XPL

LES

XPLORATEURS CONTEMPORAINS

DES

RÉGIONS POLAIRES

LES I

PLO

RÉ

D

ecrétaire

MAU

LES EXPLORATEURS CONTEMPORAINS DE L'EUROPE

LES

PLORATEURS CONTEMPORAINS

DES

RÉGIONS POLAIRES

Depuis René BELOT jusqu'à nos jours

PAR JULES GROS
Secrétaire de la Société de Géographie commerciale de Paris



PARIS

MAURICE DREYFOUS, ÉDITEUR

13, RUE DU FAUBOURG-MONTMARTRE, 13

1881

E

Parm
but la c
notre pl
notre si
outes l
out d'at
'axe du
Les p
'être jet
remier p
ordées
ccessil
ageurs
nglais

LES

EXPLORATEURS CONTEMPORAINS AU POLE NORD

I

LA RÉGION MYSTÉRIEUSE

Parmi les entreprises géographiques qui ont pour but la connaissance chaque jour plus complète de notre planète, il n'en est pas qui, surtout pendant notre siècle, ait autant passionné les hommes de toutes les nations civilisées que celle qui a pour but d'atteindre ce point mystérieux où se cache l'axe du globe au milieu des glaces polaires.

Les peuples d'Europe et d'Amérique semblent s'être jeté un défi et avoir juré de lutter à qui le premier poserait son pavillon dans ces régions inabordées et qui, hélas ! jusqu'à ce jour, ont paru inaccessibles et ont coûté la vie à tant de généreux voyageurs.

Anglais, Norwégiens, Américains, Danois, Suédois,

Hollandais, Autrichiens, Allemands, se sont lancés à corps perdu à la recherche de ce grand problème ; seule la France a semblé indifférente et a paru renoncer à prendre sa part dans cette glorieuse entreprise.

Il nous serait difficile de préciser les raisons pour lesquelles la France, toujours prête à prodiguer son sang au profit des grandes actions, est restée pendant tant de temps étrangère à ces gigantesques tentatives.

Une sorte de fatalité semble s'attacher aux noms français chaque fois qu'il s'agit d'aller explorer les mers arctiques. Il y a peu d'années encore, un de nos compatriotes, jeune et ardent, Gustave Lambert, avait, grâce à des efforts surhumains, obtenu les moyens matériels nécessaires pour organiser un voyage d'exploration polaire, et la France allait enfin compter à son tour une expédition qui promettait de devenir glorieuse. La guerre franco-allemande éclata, et à la veille de notre défaite, dans le dernier et héroïque effort que fit Paris pour se dégager de l'étreinte ennemie, Gustave Lambert, frappé d'une balle prussienne, rendit le dernier soupir dans le parc de Buzenval.

Nous avons entrepris ici de raconter, non pas tous les efforts qui ont été tentés jusqu'à ce jour pour arracher au pôle nord ses terribles secrets, mais seulement ceux qui ont eu lieu dans les dernières années. Nous ne parlerons ni des grands voyages de Barentz, ni de ceux d'Hudson, ni de

ceux de Parry, ni des découvertes de Davis, ni de celles de Baffin. Nous passerons sous silence les merveilleuses aventures de James Ross, les explorations du capitaine Markham, celles de Smith, celles du docteur Kane, la mort du capitaine Franklin et la plupart des héroïques efforts qui ont été tentés pour retrouver ses restes et ceux de ses infortunés compagnons.

Fidèle à notre titre, nous nous enfermerons dans les explorations contemporaines proprement dites.

Cependant, afin de mieux initier nos lecteurs aux mystères des régions que nous désirons leur faire parcourir, pour mieux leur faire connaître la nature des dangers que les voyageurs y rencontrent, les luttes surhumaines qu'ils ont à soutenir contre les éléments déchaînés, nous commencerons notre livre par une série d'épisodes dramatiques qui ont eu lieu récemment sur différents points des mers polaires.

En lisant ces récits scrupuleusement exacts nos lecteurs pourront s'assurer que, quand la nature veut se mêler de faire du drame, elle dépasse de cent coudées l'imagination la plus féconde des plus habiles romanciers. Jamais l'esprit inventif de Jules Verne lui-même, ce grand maître en création de voyages imaginaires, n'aurait pu atteindre, même de loin, l'horreur de certains épisodes, l'épouvantable réalité de certaines situations.

Nous commencerons par raconter la mort de

notre compatriote René Bellot, et nous continuerons par divers récits dramatiques qui en diront plus que nous ne saurions le faire nous-même sur le pays que nous nous proposons d'étudier.

II

MORT DU LIEUTENANT DE VAISSEAU RENÉ BELLOT

Si notre patrie ne compte pas dans ce dernier siècle beaucoup de tentatives ayant pour but d'atteindre le pôle nord, plusieurs de ses enfants se sont acquis une gloire méritée en faisant partie d'explorations organisées par les nations étrangères. Parmi les officiers de notre marine militaire, il nous suffira de citer les noms d'Émile de Bray et de René Bellot.

C'est par la mort glorieuse autant que dramatique de ce dernier que nous voulons commencer cette série d'émouvants récits.

René Bellot est né à Paris, le 10 mars 1826. Il fit à Rochefort de brillantes études et entra à l'École navale de Brest où il ne tarda pas à figurer parmi les élèves les plus distingués. Après une première campagne qui fut glorieuse et pendant laquelle il arrosa de son sang la terre ennemie de Madagascar, il fut nommé chevalier de la Légion d'honneur

avant d'avoir atteint sa vingtième année. Quand il connut les efforts héroïques tentés par l'Angleterre pour aller à la recherche du capitaine Franklin, il fut pris d'un immense désir de faire partie d'une des expéditions organisées dans ce but. Le sublime dévouement de lady Franklin vint encore exciter le généreux enthousiasme du jeune marin. Il se rendit en Angleterre où il ne tarda pas à se créer les plus vives sympathies.

Grâce à l'appui qu'il rencontra parmi ses nouveaux amis, il obtint du ministre de la marine française l'autorisation qu'il sollicitait de s'embarquer sur un navire anglais et il partit comme second sur le *Prince Albert*, commandé par le capitaine Kennedy. Ce départ eut lieu d'Aberdeen en Écosse, le 22 mai 1851. Un mois après, jour pour jour, l'expédition se trouvait en vue du cap Farewell, à l'extrémité sud du Groënland.

Cette première expédition fut glorieuse et se termina heureusement, bien qu'elle ait été pleine de péripéties dramatiques. Le lieutenant Bellot y fit pour la première fois connaissance avec les Esquimaux et sut si bien se faire aimer par ces populations barbares, que, plus tard, ceux d'entre eux qui l'avaient connu, apprenant sa mort, éclatèrent en sanglots et s'écrièrent : « Pauvre Bellot ! pauvre Bellot ! »

Un épisode de ce voyage mérite spécialement d'être raconté. Pendant un hivernage des plus fatigants et pendant lequel des excursions, soit en traî-

neau, soit à pied, furent faites par notre compatriote, loin du navire emprisonné dans les mers, le capitaine Kennedy et cinq hommes qu'il avait emmenés avec lui furent enlevés inopinément sur un glaçon qui se détacha et se perdit dans l'immensité de la baie d'Hudson. Bellot ne voulut point abandonner son chef et, résolu à périr cent fois plutôt que de le laisser sans secours, il partit à sa recherche accompagné de trois hommes de l'équipage.

Les plus terribles dangers ne tardèrent pas à les environner. Le lendemain même du jour où ils avaient quitté leur navire, une affreuse tempête de neige les enveloppa de toutes parts. Aveuglés par des tourbillons, enfonçant dans un sol mobile, ne sachant plus ni où ils se trouvaient, ni de quel côté ils devaient se diriger, ils comprirent que la seule chance de salut qu'il leur restât était de revenir sur leurs pas. Mais, dans cette retraite encore, de nouveaux obstacles vinrent s'opposer à leur marche. Partout ils rencontraient des fondrières de neige molle, dans lesquelles ils s'enfonçaient jusqu'à mi-corps, et quelquefois même disparaissaient tout entiers. Quand, après plus d'un jour de marche, ils reconnurent le point où ils se trouvaient, ils s'aperçurent qu'ils ne s'étaient rapprochés du navire que de cinq milles à peine.

Cette première tentative infructueuse, et qui avait semblé tant de fois devoir coûter la vie à ceux qui l'avaient entreprise, ne découragea point l'héroïque lieutenant Bellot. Le 12 octobre, il repartit, bien

résolu cette fois à retrouver ceux que les glaces avaient emportés.

En vain Bellot et les hommes qui l'accompagnaient fouillaient du regard les côtes désertes de ces contrées glacées, nulle part la moindre trace ne se montrait pour leur rendre l'espérance. Plusieurs journées se passèrent ainsi dans des courses affolées à travers les neiges amoncelées et les glaces; enfin ils arrivèrent au cap Seppings. Nous laisserons ici la parole au lieutenant Bellot, qui raconte en termes émus comment se termina heureusement son aventureuse entreprise :

« Nous déchargeâmes nos armes plusieurs fois à de courts intervalles, dans l'espérance que les échos porteraient ces détonations au campement de ceux que nous cherchions. La neige qui augmentait toujours, nous dérobait la vue des terres placées devant nous; nos yeux interrogeaient vainement la glace pour y trouver quelque empreinte annonçant le voisinage de l'homme; mais la glace était muette ainsi que l'air; toute conversation avait cessé et le bruit monotone de nos pas troublait seul la solitude...

«... A un mille de la tente, la terre s'éclairait un peu et, avec ma lorgnette, nous distinguions une masse noire. Il me sembla que cela remuait; je n'y pus tenir plus longtemps; et, courant à perdre haleine, je partis en promettant à mes compagnons de leur faire connaître bientôt ce que nous devions penser. Quelques instants après, mes hourras leur annonçaient que nos amis étaient devant nous. Ils

avançaient rapidement de leur côté et bientôt nous nous embrassâmes avec toute la joie d'amis qui ont cru ne jamais se revoir. »

Ce ne fut que le 8 septembre, près d'un an et demi après leur départ d'Angleterre, que les navigateurs parvinrent à dégager leur navire, le *Prince Albert*, des glaces qui l'avaient emprisonné. Bellot, à son retour à Londres, fut l'objet de manifestations enthousiastes. Le jeune marin français, fier des terres nouvelles qui avaient été découvertes pendant cette navigation, s'efforça dès qu'il fut revenu en France, de démontrer à ses compatriotes combien une expédition française pourrait être utile à la science et apporter de gloire à notre marine. On resta sourd à ses appels réitérés. Renonçant dès lors à convaincre le ministre, il se borna à solliciter de lui une permission nouvelle pour retourner au service de l'Angleterre, explorer les régions polaires. Lady Franklin, pleine d'admiration pour le dévouement chevaleresque du jeune Français, lui offrit le commandement d'un navire; et Kennedy, l'ancien capitaine du *Prince Albert*, sollicita l'honneur de servir sous les ordres de Bellot après avoir été son chef. Le jeune lieutenant refusa d'accepter la responsabilité d'un tel commandement et se contenta de partir comme second à bord du navire le *Phénix*, commandé par le capitaine Inglefield.

La nouvelle expédition quitta Woolwich le 11 mai 1853. C'est pendant ce voyage qu'il devait trouver la mort.

Le *Phénix* était arrivé à l'entrée du canal de Wellington, où il devait stationner quelques jours, pendant que le capitaine Inglefield irait à la recherche du capitaine Pullen. Celui-ci, depuis plus d'un mois, avait quitté son navire le *North Star* sans qu'on en ait pu avoir aucune nouvelle. Bellot ne voulut point rester inactif. Des dépêches de l'amirauté d'Angleterre devaient être remises au commandant américain Belcher, dont on supposait que le navire se trouvait vers le nord du canal Wellington. Il partit, emmenant avec lui un quartier-maître et trois matelots, et se dirigea, à l'aide d'une embarcation, du côté du cap Becher. Bientôt ils rencontrèrent des glaçons qui les empêchèrent de continuer par eau la route qu'ils avaient entreprise.

Ils campèrent à la fin du premier jour non loin du cap Inis, puis le lendemain ils continuèrent en traîneau leur route sur des glaçons qui les conduisirent jusqu'au cap Bowden. Rien ne saurait peindre les difficultés d'une route de cette nature, entreprise sur des morceaux de glace brisés et flottants. Parfois on y rencontrait de larges fissures qu'il fallait traverser, soit à l'aide d'un léger canot de caoutchouc, que l'expédition avait emporté avec elle, soit en se mettant à la nage dans ces eaux glacées, soit enfin en s'élançant d'un bond d'un bloc sur un autre. Ils aperçurent la terre à trois milles de distance et Bellot proposa de s'y rendre, afin d'y camper et de continuer la route en suivant la côte. Malheureusement tout l'espace compris entre le

glaçon et la terre était un bras de mer à peu près libre et ne contenait qu'un certain nombre de petits blocs de glace, insuffisants pour donner asile à cinq hommes. Bellot tenta d'arriver à la côte sur le léger esquif de caoutchouc; mais le vent qui soufflait de terre était si violent qu'il ne put y réussir.

Ses compagnons commençaient à montrer une vive inquiétude.

Le matelot Madden témoigna même son mécontentement de ce que le chef de l'expédition, au lieu de naviguer au milieu du canal, avait préféré suivre la route bien plus difficile qu'il avait prise, en suivant les côtes à une faible distance.

— Je me suis conformé aux ordres que j'ai reçus, reprit Bellot ; d'ailleurs, estimez-vous heureux d'accomplir la mission qui vous est confiée, elle sera d'autant plus glorieuse que vous aurez eu à braver plus de périls. Puisez votre courage dans le sentiment du devoir accompli.

Le matelot Jonhson était assis assez près du lieutenant et s'entretenait avec le quartier-maître Harvey. Tous deux parlaient des dangers de la situation présente.

— Moi, dit Johnson, je n'ai pas peur; car, quoi qu'il puisse arriver, nous ne serons pas abandonnés et nous trouverons des secours.

— Oui, dit en intervenant le lieutenant Bellot, l'expédition américaine ne peut être loin de nous et, avec l'aide de Dieu, pas un cheveu ne tombera de nos têtes.

Le quartier-maître Harvey et le matelot Madden s'offrirent pour renouveler à deux la tentative que, seul, le lieutenant n'avait pu mener à bien, et ils s'embarquèrent dans le canot après s'être munis d'une corde destinée à relier le glaçon à la côte.

Ils atteignaient la terre quand tout à coup ils s'entendirent héler par l'officier. Ils retournèrent la tête et virent que le glaçon sur lequel étaient restés leurs camarades s'en allait à la dérive et s'éloignait de la côte.

— Larguez l'amarre ! leur cria Bellot.

Les deux matelots se hâtèrent de gagner un tertre élevé, afin de voir s'il ne leur restait aucun moyen d'aller au secours de ceux que la glace emportait. Ils les virent disparaître loin de la terre et prenant la direction du haut du canal. Ils se sentirent presque rassurés, car c'était certainement par là que devaient se trouver les Américains.

Cependant Bellot était resté debout avec les deux matelots William Johnson et David Hook sur le haut du glaçon, s'abritant contre le vent près du traîneau qui leur avait servi jusque-là. Il s'efforçait de rassurer ses compagnons, et gardait ce calme imperturbable qui n'abandonne jamais les hommes vaillants à l'heure du danger. Le vent soufflait avec force du sud-est et il tombait une neige épaisse.

— Ne restons point inactifs, dit l'officier, et préparons une tente qui nous servira d'abri.

Leurs efforts furent infructueux et, sur l'ordre de Bellot, les matelots prirent leurs couteaux et se

aillèrent dans la glace une sorte de maison souter-
aine qu'ils recouvrirent avec la toile qu'ils n'avaient
u utiliser. C'est de cet abri que sortit, quelques ins-
ants après qu'il eut été terminé, l'infortuné lieute-
ant. A peine fut-il debout sur la glace qu'une rafale
le vent, s'engouffrant dans son manteau, l'emporta en
vant avec une force irrésistible. Une large fissure
'ouvrait dans la glace, sous ses pas; il y fut préci-
pité, sans même avoir le temps de se reconnaître.

Le matelot Johnson, ne le voyant point revenir
lans l'abri où il était demeuré avec son compagnon,
commença à s'inquiéter vivement. Il sortit à son
our; mais vainement il appela, vainement il fit le
our du bloc de glace qui lui servait de refuge : il
ne vit que le profond abîme dans lequel notre infor-
uné compatriote avait disparu et où les vêtements
qui l'enveloppaient l'avaient sans doute empêché
le nager et de s'accrocher aux aspérités de la glace.

Telle fut la mort de l'héroïque René Bellot. L'An-
gleterre, pleine d'admiration pour son courage et
son dévouement chevaleresque, a élevé à sa mémoire,
dans l'hôpital de la marine de Greenwich, un modeste
monument en granit rose, sur lequel les Français
peuvent avec orgueil lire son nom. D'autre part,
on peut voir au musée du Louvre, dans la partie
consacrée à la marine, un autre monument com-
mémoratif élevé à la mémoire de ce jeune héros
par les soins des Anglais résidant en France.

III

LA NÉCROPOLE DE MITTERHUK

Les dangers qu'ont à affronter les voyageurs sont de plusieurs sortes et varient presque à l'infini suivant la nature des pays qui sont visités. Si les explorateurs qui s'aventurent dans les plaines inconnues de l'Afrique centrale ont à lutter chaque jour contre les ardents rayons d'un soleil implacable, contre le mauvais vouloir et la trahison des populations nègres qui voient en eux des ennemis et les futurs avant-coureurs d'une conquête prochaine, contre les animaux féroces qui peuplent les forêts et les cours d'eau ou qui se cachent dans les hautes herbes des plaines marécageuses, contre les maladies, cet ennemi toujours traîtreusement embusqué et qui vient prendre à la gorge le malheureux voyageur au moment où il se croit le plus en sécurité, ceux-là ne sont pas moins à plaindre qui vont exercer leur utile curiosité à travers les

mers dont sont couvertes les régions polaires. Chaque voyage qui a pour but la découverte des terres si peu connues qu'on rencontre soit au pôle arctique, soit au pôle antarctique, entraîne ceux qui s'y hasardent à des catastrophes terribles et journalières. Le récit de ces entreprises gigantesques, qui ont été si nombreuses dans notre siècle et qui ont eu pour objet la recherche du point précis où se trouve le pôle nord, n'est qu'une série d'aventures lamentables, où chaque jour offre ses périls et compte ses martyrs. Ce ne sont point seulement les explorateurs que l'ardent amour de la science entraîne d'une force invincible vers l'inconnu qui ont à subir ces dangers, ces péripéties, ces catastrophes. Il y a à côté d'eux toute une série modeste de navigateurs inconnus qui, chaque année, dans le but d'acquérir un gain médiocre, vont s'enfoncer dans ces régions glacées pour s'y livrer à la chasse et à la pêche et rapporter dans leur pays la dépouille des baleines, des phoques et des ours blancs qu'ils ont capturés.

Les nations qui envoient dans les mers polaires leurs pêcheurs ont pris l'initiative de créer sur certains points accessibles des côtes un certain nombre de refuges, dans lesquels les navigateurs retenus par un hiver précoce, ou qu'une tempête inattendue a désemparés, peuvent venir chercher un abri, passer l'hiver et attendre l'arrivée d'un navire qui les ramène dans leur patrie. Telle était la solide maison de bois construite à Mitterhuk, sur un des points

du cap Thordsen, au nord du Spitzberg. Le gouvernement norwégien qui avait pris l'initiative de cet établissement l'avait muni abondamment de provisions de toute nature; aussi, quand le froid subit, qui se déclara dans les régions polaires au mois de septembre 1872, empêcha le retour d'un grand nombre de bateaux de pêche qui s'étaient aventurés dans ces parages et qui furent tout à coup enfermés dans les glaces, les parents et les amis des aventureux navigateurs furent-ils relativement tranquillisés sur leur sort. Nul marin norwégien en effet n'ignorait l'existence du refuge de Mitterhuk et il y avait lieu d'espérer que tous ceux que l'hiver subit aurait surpris sans moyens d'existence, suffisants pour attendre la belle saison, sauraient bien se frayer à travers les glaces un passage et venir se réfugier dans la solide et confortable maison de bois.

Le 16 juin 1873, le capitaine Mack, qui commandait un bateau de pêche, résolut d'aller visiter la maison de Mitterhuk, afin d'y prendre à son bord les marins que le froid et la nécessité auraient obligés de s'y réfugier pour passer l'hiver. Il tenta vainement de faire pénétrer son navire dans l'Isfjord et, le 17 au matin, il prit le parti d'envoyer à l'établissement un harponneur monté sur une embarcation. Après une attente qui ne dura pas moins de dix heures, le capitaine Mack vit revenir son matelot qui lui apportait la plus épouvantable des nouvelles. Aucun être vivant ne restait à Mitterhuk : on n'y rencontrait qu'une série de cadavres sur l'un

lesquels le harponneur avait trouvé attaché un billet, signé du capitaine Telessen, de Bergen, qui commandait le vapeur *Ellida*. Dans cette lettre, le capitaine de l'*Ellida* indiquait qu'il était allé la veille visiter l'établissement de refuge et qu'il avait pris à son bord tous les papiers qu'il avait pu recueillir dans la maison de bois.

Le lendemain, le capitaine Mack rencontra le bateau à vapeur et les deux commandants descendirent à terre ensemble.

Il était environ trois heures du soir. Le plus grand désordre régnait partout aux alentours de l'établissement; à chaque pas, on y rencontrait des amoncellements d'habits, de fourrures, de couvertures et d'autres objets de toutes sortes. A la suite de quel drame toutes ces choses avaient-elles été extraites de la maison et jetées ainsi en plein air à l'extérieur? Quelque peste avait-elle régné et obligé les malheureux réfugiés à se débarrasser ainsi des objets de literie et d'habillement qui avaient servi à leurs camarades décédés?

Le capitaine Mack fit remarquer à M. Telessen, de Bergen, un grand cadre de bois recouvert d'une toile goudronnée et qui présentait le funèbre aspect d'un mausolée improvisé. Ils réunirent leurs efforts et parvinrent à soulever ce cadre : ce fut avec un effroi mêlé d'horreur qu'ils constatèrent la présence de cinq cadavres couchés côte à côte sous ce singulier sépulcre où les avaient placés sans doute leurs compagnons, désireux de pré-

server leurs corps des attaques faméliques des animaux féroces.

Les deux marins, profondément émus par cet affreux spectacle, continuèrent néanmoins leur route et arrivèrent à la porte de la maison où bien d'autres émotions plus poignantes encore les attendaient. Dès que l'entrée de la première pièce fut entr'ouverte, une odeur épouvantable les saisit à la gorge et les força à se reculer. Quelques instants furent nécessaires pour laisser l'air extérieur pénétrer dans ce centre d'infection; puis ils parvinrent, en retenant leur respiration, à ouvrir les portes et les fenêtres. Plus d'une heure fut nécessaire à rendre, grâce à ces précautions et à des fumigations de toute nature, le séjour de cette pièce supportable. Le spectacle qu'ils eurent sous les yeux dépasse en horreur tout ce qu'il est possible de décrire. Deux pièces seulement avaient été occupées par les réfugiés, l'une à droite, l'autre à gauche. Dans la première, six cadavres amaigris, presque décomposés, contournés par la douleur, moisis, d'un hideux aspect, étaient étendus. A gauche, les deux commandants avaient sous les yeux trois cadavres couchés dans des lits; un quatrième était assis et à moitié couché sur une caisse, les jambes pendantes, la tête appuyée sur sa main droite. Tout un drame poignant était écrit dans sa personne. Son costume était relativement élégant, son buste était recouvert d'une veste de laine épaisse, son crâne portait encore un bonnet de

fourrure, ses mains étaient gantées. Sur une de ses joues et à la tempe s'ouvrait une large plaie béante d'où un long et lugubre ruisseau sanglant était descendu jusqu'à terre, en suivant les parois de la caisse qui lui servait de siège. Le capitaine Mack exprima d'abord la pensée que ce malheureux avait dû être victime d'un acte de frénésie d'un de ses compagnons ; mais un examen plus attentif démontra aux visiteurs qu'il avait dû rester le dernier survivant et que, pris de désespoir, il s'était lui-même frappé et fracassé la tête contre un angle de la caisse sur laquelle il avait expiré.

Un journal placé près de ce cadavre a permis de reconstruire en détail toutes les péripéties de ce drame funèbre. Le malheureux fou, qui le dernier avait succombé, pris à la gorge par le désespoir qu'entraînait la vue de tous ses compagnons morts, avait tracé les dernières lignes de cette horrible épopée. La phrase qu'il avait écrite, incomplète et incompréhensible, témoigne de l'état mental de celui qui l'avait écrite. Nous allons rappeler brièvement les évènements qui amenèrent cette catastrophe et les détails de cette horrible agonie.

Nous avons dit que le froid subit survenu l'année précédente, pendant le mois de septembre, avait surpris et enfermé dans les glaces, au nord du Spitzberg, un certain nombre de bateaux-pêcheurs. Beaucoup de matelots, après avoir attendu vainement le retour d'une température plus clémente et voyant la saison d'hiver arriver à grands pas, avaient

pris le parti de se réfugier dans la maison de Mitterhuk.

Cette maison était vaste et chaude ; on y avait entassé des provisions de toute espèce, vivres, vêtements, armes, munitions, combustible. Une sage pensée de ses organisateurs y avait fait introduire en outre divers outils et instruments de travail. Les naufragés pouvaient ainsi occuper leurs longs loisirs et déployer cette activité si nécessaire à la vie dans ces régions glacées.

Les matelots qui se rendirent dans le refuge de Mitterhuk appartenaient à divers bateaux et sans doute plusieurs ne se connaissaient pas entre eux. Le malheur voulut qu'aucun chef énergique et respecté ne se trouvât parmi eux ; sans cela, une direction ferme et intelligente aurait sans doute combattu l'apathie dans laquelle vécurent ces hommes et qui fut la principale cause de leurs malheurs.

Parmi eux se rencontraient la plupart des matelots du *Matillas*, dont le navire avait été si fort endommagé par le mauvais temps et était si complètement dépourvu de vivres que l'équipage tout entier dut l'abandonner, ne laissant à bord que le capitaine et un seul matelot. Ces deux hommes ne furent du reste pas plus heureux que ceux de leurs compagnons qui gagnèrent le Mitterhuk. Voyant leur navire qui faisait eau de toute part et qui était arrivé à l'impossibilité de naviguer davantage, ils se décidèrent à l'abandonner et à dresser une tente sur une côte déserte. L'été suivant un bateau pêcheur

qui passait par là trouva leurs cadavres étendus sur le sol. Ils étaient morts de faim et de froid.

Un hivernage dans les mers polaires est une chose d'autant plus effroyable qu'il a lieu au milieu des ombres mortelles de la longue nuit qui dure trois mois et qui ne s'éclaire qu'à courts intervalles, grâce aux lueurs fugitives des aurores boréales. Les matelots réfugiés dans la maison de Mitterhuk y arrivèrent vers le milieu d'octobre et le journal qu'ils ont laissé constate qu'ils employèrent les premiers jours de leur séjour à chasser l'ours blanc, les renards bleus et les rennes. Furent-ils malheureux dans leurs tentatives, ou déjà la mollesse qui devait leur coûter la vie régnait-elle chez eux? Toujours est-il que cette chasse fut peu fructueuse. Cela d'ailleurs n'avait guère d'importance, car, eussent-ils été trois fois plus nombreux, les vivres accumulés dans les magasins auraient suffi à les nourrir jusqu'à leur rapatriement.

Le point important, pour quiconque est appelé à vivre dans les régions glacées qui environnent les pôles, est d'y déployer une incessante et éternelle activité. Les précautions, qui avaient été prises par le gouvernement norwégien pour rendre plus facile et plus confortable le séjour à Mitterhuk, eurent exactement des conséquences contraires à celles qu'on en attendait. La maison était trop solide et trop bien close pour que les ours blancs osassent en tenter l'assaut ; leurs ongles formidables s'y seraient émoussés ; l'abondance des provisions de

bouche entassées dans les magasins semblait rendre inutiles les chasses aventureuses, pénibles pendant le jour et horriblement difficiles pendant la longue nuit polaire. Aussi, quand elle arriva, s'enferma-t-on dans la maison dont on ne songea guère à sortir. Quelques hommes, dans le principe, cherchèrent bien à utiliser pour se désennuyer les outils qu'ils rencontrèrent ; et quelques ouvrages inachevés de menuiserie, qui furent retrouvés plus tard, témoignèrent de ces louables tentatives. N'étant guidés par personne d'assez éclairé pour leur démontrer la nécessité du travail, ils pensèrent sans aucun doute qu'il leur suffirait d'entretenir soigneusement leur foyer, de se nourrir avec abondance et d'attendre la saison chaude en se livrant alternativement au sommeil et au doux farniente. Jamais peut-être pareil exemple d'inaction et d'indolence n'a été donné. Ces hommes, habitués aux rudes travaux de la manœuvre d'un navire, paraissent avoir été là saisis subitement par une inexplicable maladie de paresse. La gourmandise même, qui semble être une nécessité pour les hommes inactifs, ne leur fit point sentir son aiguillon. On a pu constater que parmi les mets qui composaient le stock d'aliments emmagasinés dans la maison de bois, ils ne touchèrent qu'à ceux qui ne nécessitent aucun apprêt culinaire ; ils ne mangèrent que les conserves sans se donner même la peine de les faire chauffer, et un grand nombre de boîtes renfermant de l'essence de viande de Liebig furent retrouvées entamées et

émoignèrent qu'on en avait mangé une partie du ontenu sans prendre même la peine de le délayer lans de l'eau tiède.

Les malheureux insouciants ne tardèrent pas à écolter les fruits amers de leur paresse, de leur nalpropreté et de leur négligence pour tout ce qui ient aux soins hygiéniques. Le terrible scorbut se léclara ; nul parmi les réfugiés ne semble avoir onnu les moyens thérapeutiques pour le combattre. e journal qu'ils ont laissé donne un diagnostic oignant de cette cruelle maladie : les malheureux ui en étaient atteints pâlissaient rapidement et, au out de quelques jours, se sentaient absolument ffaiblis ; leur indolence se convertissait en inaction omplète ; le moindre mouvement les fatiguait ; puis n voyait leurs gencives se gonfler, devenir rougeâtres et douloureuses ; les dents semblaient ne lus tenir dans leurs alvéoles. C'est alors que sans loute les malheureux malades, sentant la mastication devenir difficile et douloureuse, commencèrent faire usage des conserves molles. Plus tard les ambes couvertes de plaques rougeâtres ne pouvaient plus supporter le poids du corps ; les vertiges t les palpitations survenaient ; les dents déchaussées ombaient, tandis que les os maxillaires se cariaient t qu'une salivation abondante achevait d'affaiblir les nalades.

Le 2 décembre, un premier homme fut attaqué ; e 19, un second se plaignit des premiers symptômes lu mal ; le 25, presque tous étaient malades. Jus-

que-là, dans leur coupable apathie, et sans doute pour avoir plus chaud, ils s'étaient entassés dans une unique chambre. Quand il n'y eut plus que deux hommes valides, on se décida à mettre les malades dans une seconde pièce où on les coucha soigneusement enveloppés dans de chaudes couvertures, sur d'excellents matelas dont il y avait une abondante provision. Le froid, qui jusqu'alors s'était maintenu entre 16 et 20°, arriva, le 7 janvier, à 25°, et l'état des malades en fut fortement aggravé. Les deux premiers hommes qui moururent succombèrent le 19, et, bien qu'à cette époque le froid n'eût pas diminué, l'état des autres malades fut pendant une quinzaine, sinon plus satisfaisant, du moins stationnaire. Un troisième décès eut lieu le 21 février ; le thermomètre marquait alors 29° ; mais déjà les rayons du soleil commençaient à blanchir l'horizon.

Un des deux hommes restés valides jusqu'alors et qui avaient servi de garde-malade à leurs compagnons fut atteint à son tour et confia la rédaction du journal à celui qui seul était encore indemne. Le fait est consigné en ces termes dans ce lamentable récit : « Il n'y a plus ici qu'un seul homme bien portant ; que le Seigneur ait pitié de nous ! » Ces mots et la phrase inachevée dont nous avons parlé sont les derniers du journal qui ne contient plus, à partir de ce jour, que des observations thermométriques et l'indication des dates de nouveaux décès. C'est ainsi que nous avons pu cons-

ater que le froid atteignit le 28 février 31°, maximum de l'hiver. Le 4 avril, dix nouveaux décès ont été enregistrés, mais les observations thermométriques cessent.

Que pourrions-nous ajouter à ces froides constations du journal laissé par ces infortunés ? Qu'il nous suffise de dire qu'ils furent enterrés par les matelots de l'*Ellida*, à l'exception de deux qu'on ne put retrouver.

IV

LES MARINS DU *FRAYA* [1]

Le *Fraya* était en 1872 un de ces solides navires de pêche qui partent chaque année de la Norwège pour aller chasser les morses, les ours blancs et les phoques au milieu des glaces polaires.

Ces sortes d'expéditions ont lieu pendant la saison chaude et par conséquent durent généralement peu de temps, car il importe de regagner sa patrie avant que les froids ne congèlent toute la surface des mers glaciales.

Le *Fraya* était commandé par le capitaine Tobiesen; ce dernier avait lieu d'être content de son expédition qui avait été fructueuse et il se disposait à

[1] Le récit des douloureux évènements racontés dans ce chapitre et le précédent a été communiqué à la Société de géographie de France par M. Hepp, consul de France à Christiania. On peut donc en considérer les moindres détails comme étant de la plus exacte vérité.

regagner la Norwège, quand, vers le milieu du mois le septembre, à une époque où, dans les années ordinaires, la mer est encore parfaitement libre, il fut engagé dans les glaces au nord de la Nouvelle-Zemble.

C'était là un véritable malheur; aussi fit-on, mais en vain, les plus grands efforts pour se délivrer de la prison glacée qui, au lieu de céder, allait sans cesse en se rétrécissant et en offrant un obstacle plus insurmontable.

Il fallut se résigner à hiverner pendant environ neuf mois et attendre dans une désespérante immobilité la débacle qui surviendrait l'année suivante. Le *Fraya* se trouvait alors entre le 78e et le 79e degré de latitude.

La perspective d'un aussi long séjour dans ces mers glacées et désertes était d'autant plus épouvantable, que la terre voisine n'offrait aucune sorte de ressource et que le navire de pêche, convaincu d'avoir le temps de rejoindre un port européen, ne s'était approvisionné de vivres que pour la durée de la campagne, et se trouvait démuni de tout en face d'un séjour forcé dans les glaces, au milieu des horreurs d'une longue nuit polaire, sans pain et sans combustible avec des froids de 30 et 40 degrés.

L'équipage du *Fraya* se composait de onze hommes, parmi lesquels le capitaine Tobiesen et son fils. On fit l'inventaire des provisions et l'on constata avec horreur qu'à peine avait-on assez de vivres pour

nourrir quatre hommes pendant l'hivernage. Encore fallait-il que ces hommes se résignassent à ne consommer que le plus strict nécessaire.

Quand le commandant exposa cette terrible situation à son équipage, deux hommes sortirent des rangs. C'étaient deux matelots nommés l'un Otto Olsen et l'autre Henrik Nielsen :

— Commandant, dirent-ils, nous ne consentirons jamais ni l'un ni l'autre à vous arracher le pain de la bouche. Nous vous déclarons donc que nous sommes déterminés à partir et à aller où Dieu nous conduira.

Tous les matelots voulurent imiter ce généreux exemple, mais le capitaine Tobiesen voulut garder avec lui et son fils le lieutenant et le cuisinier du bord.

Les sept hommes de l'équipage, munis d'une petite embarcation à voiles, qui pouvait au besoin servir de traîneau sur la glace, quittèrent le navire, espérant pouvoir suivre soit à pied, soit à l'aide de leur barque, les côtes de la Nouvelle-Zemble, et après avoir parcouru du Nord au Sud cette double île, traverser le détroit de Kara, l'île de Waïgatch et le détroit de Yougor, et enfin arriver à la côte du pays des Samoyèdes.

Les malheureux partaient avec le plus maigre des viatiques : deux fusils, un peu de poudre et de plomb, une lunette d'approche, une boussole, quatorze biscuits, un peu de thé, un peu de mélasse, de la viande d'ours blanc pour un repas, quelques

boîtes d'allumettes, une marmite, un chaudron et une hache, tel était l'équipement avec lequel ils commencèrent un voyage de trois cents lieues à travers un pays désert.

Les sept fugitifs trainèrent du bord leur bateau sur les glaces pendant quelques lieues puis ils se trouvèrent arrêtés par une sorte de canal rempli d'eau liquide et ils mirent leur embarcation à flot.

Les maigres provisions furent rapidement épuisées et les horreurs de la faim commençaient à se faire sentir; on continuait à naviguer dans la fissure qui allait sans cesse, s'élargissant et l'on tendit des lignes mais en vain dans l'espoir de prendre quelque poisson.

Ils commençaient à craindre que la plus horrible des morts interrompît leur voyage dès son début, quand un évènement heureux vint leur rendre l'espoir et le courage.

Le matelot Nielsen promenait sa longue vue sur tous les points de l'horizon, quand tout à coup il poussa un cri de joie.

— Qu'est-ce? lui demanda un de ses compagnons.

— Abordez mes amis ; là, à tribord, il y a du gibier. Et, sans s'expliquer davantage, il sauta sur les deux fusils, dans le canon duquel il glissa soigneusement une balle de calibre.

On aborda et l'on débarqua silencieusement : Nielsen, suivi d'Olsen qui s'était emparé de l'autre arme chargée, fit signe à ses compagnons de

l'attendre, et tous deux s'aidant de leurs pieds et de leurs mains pour grimper sur les glaçons amoncelés qui formaient la berge du canal, disparurent bientôt aux yeux des matelots restés anxieux et immobiles.

— Halte ! dit tout à coup Nielsen à voix basse et du doigt il désigna un point de l'espace.

Là, un énorme ours blanc assis gravement sur la glace, semblait si profondément occupé à considérer le sol, qu'il ne détourna même pas la tête pour savoir quels étaient les deux indiscrets visiteurs. Il était lui-même en chasse et guettait à la sortie de son trou un phoque caché sous la glace.

Les phoques et les morses en effet vivent sous la glace, le corps à demi plongé dans l'eau et tenant leur tête dans l'espace vide plus ou moins considérable qui sépare le niveau de la mer de la couche glacée qui la recouvre. L'air qui circule entre ces deux surfaces superposées ne pourrait longtemps suffire à ces animaux qui, bien qu'amphibies, ont besoin de respirer ; pour en assurer le renouvellement ils ménagent dans la glace certains trous qui font office de soupapes à air, et pour empêcher ces sortes de soupiraux de se fermer, ils y passent de temps en temps, brisant ainsi avec leur tête et leur poitrine les couches glacées qui s'y forment.

C'était là ce que savait l'ours chasseur, et il attendait gravement la sortie de sa proie pour s'en faire un régal.

Les deux amis imitèrent la patience du roi des mers glaciales et après s'être approchés à bonne portée tinrent en joue le terrible animal.

Quelques instants plus tard le phoque, inconscient du danger, sauta d'un bond sur la glace et tomba entre les mains redoutables de son ennemi.

Une double détonation se fit entendre au même instant. Les matelots avaient visé avec cette conscience et cette sûreté de coup d'œil que donne à des affamés la perspective d'un copieux repas. Les deux animaux roulèrent sur le sol glacé et Olsen n'eut plus qu'à courir à la rive inviter ses compagnons à venir transporter les deux précieuses proies.

Cette bonne aubaine eut un résultat doublement heureux. D'une part, elle permettait aux sept malheureux marins de reprendre des forces et elle leur assurait des vivres pour plusieurs jours ; d'autre part, l'exemple de l'ours chasseur ne fut pas perdu ; on rechercha les trous de phoques et l'on se mit à l'affût ; plusieurs de ces animaux succombèrent ainsi sous les balles des habiles tireurs.

Cependant les matelots avaient repris leur navigation et la mer devenait de plus en plus mauvaise, le vent de plus en plus violent, le froid de plus en plus vif. Ils eurent à essuyer plusieurs tempêtes et après avoir repris la voie de terre, ils continuèrent ainsi leur route pendant plusieurs jours sans savoir exactement où ils allaient et sans même pouvoir apprécier d'une façon précise le temps, car ils n'avaient pas de calendrier.

Après environ trois semaines de marche, les provisions de bouche étaient de nouveau épuisées et le gibier effrayé devenait rare, quand ils atteignirent la pointe sud-ouest de la Nouvelle-Zemble, et comme l'un d'eux avait déjà navigué dans ces parages, il reconnut qu'on avait atteint la *Terre des Oies*. Hélas! à cette époque de l'année, les savoureux volatiles qui ont donné leur nom à ce point de la côte brillaient par une absence totale.

Un des voyageurs signala assez loin dans les terres deux objets qui lui parurent être deux maisons. Ils s'y rendirent en se traînant sur le sol autant que le leur permettait l'état de leur santé; car là peut-être ils allaient trouver des provisions et des vivres; leur espoir fut trompé, les deux cabanes étaient désertes et vides; ils surent plus tard qu'elles avaient été construites puis abandonnées par deux Russes qui étaient venus chasser là pendant la belle saison.

La traversée et la marche qu'ils avaient accomplies dans de si mauvaises conditions les avaient réduits à un tel état de maladie et de fatigue, qu'ils prirent la résolution de séjourner dans ce triste abri, ne fût-ce que le temps nécessaire pour le rétablissement de leurs forces. Ils avaient tous les pieds enflés et quelques-uns même des membres gelés.

Olsen et Nielsen, les deux plus valides se chargèrent des fusils et se mirent en chasse pendant que leurs camarades procédaient aux préparatifs de leur

installation. Ils furent assez heureux pour tuer un phoque et deux renards bleus.

De plus les Russes, premiers possesseurs des deux maisons, avaient amené avec eux des rennes qu'ils avaient négligé de remmener. Sans doute ces utiles bêtes furent elles heureuses de voir des hommes entrer dans ces solitudes. Elles s'approchèrent des habitations, mais furent bien mal récompensées de leur confiance, car les chasseurs en tuèrent quatre dont on fit boucaner la chair. Le troupeau effrayé s'enfuit et disparut pour toujours.

Quand les naufragés, car nul n'a plus justement mérité ce titre, virent que le gibier devenait introuvable, ils résolurent de quitter cette plage inhospitalière où l'existence était devenue impossible et ils se remirent en route. Les Russes avaient abandonné dans la neige un petit traîneau. Les matelots jugèrent qu'il leur serait plus utile que leur barque; et en effet ils avaient résolu de continuer leur marche vers le sud en suivant les sinuosités de la côte, et de plus, les froids étant allés toujours en grandissant, la mer était gelée depuis le rivage jusqu'au large à perte de vue.

Tout ce que l'expédition possédait d'ustensiles fut transporté dans le traîneau auquel s'attelèrent à tour de rôle, les hommes qui ne portaient pas de fusil.

Cette seconde partie du voyage fut aussi pénible que la première. D'ailleurs une autre agonie commençait; non seulement le froid devenait excessif

et des tourmentes de neige venaient rendre impossible tout moyen de se guider, mais encore la nuit polaire commençait à s'appesantir.

Dans une de ces tempêtes de neige plus effroyables mille fois que les ouragans de sable dans le désert, les deux chasseurs Olsen et Nielsen se séparèrent de leurs compagnons et perdirent complètement leurs traces. En vain ils s'épuisèrent longtemps en signaux et en cris superflus! Plus d'empreintes de pas, plus d'empreintes de traîneau; partout la neige avait passé son impitoyable niveau.

— Que faire en ces circonstances. Ils réfléchirent que leurs compagnons étaient sans armes, sans munitions, par suite sans aucun moyen de se procurer des vivres; ces malheureux n'oseraient dans de semblables conditions continuer leur route, et ils reviendraient certainement aux abris qu'on avait quittés, dans l'espoir d'y retrouver les deux chasseurs disparus.

Ces réflexions étaient judicieuses, mais par suite d'une déplorable fatalité, les possesseurs du traîneau furent persuadés que leurs deux compagnons avaient pris les devants et pendant que ceux-ci revenaient vers le nord, ils continuèrent hâtivement leur route vers le sud.

Néanmoins, quand les cinq matelots en marche virent que rien ne venait leur révéler la présence en avant des deux chasseurs, ils tinrent conseil, et ne pouvant se réunir dans un même avis, ils résolurent

de s'en rapporter au sort. Le hasard voulut qu'ils continuassent leur route.

Cependant Olsen et Nielsen, revenant sur leurs pas, s'avançaient épuisés, mourant de fatigue et de faim, du côté des maisons russes; ils marchèrent ainsi quatre jours, n'ayant pour tout ce temps qu'une livre de viande pour unique nourriture. Ils se traînaient péniblement sur ce sol glacé, quand Nielsen aperçut enfin les cabanes. Se retournant, il vit que son camarade avait disparu.

Trop faible pour aller à sa recherche, il rampa tant bien que mal jusqu'à l'une des deux maisonnettes. Il y alluma du feu, rôtit quelques débris de viande de renard, en suça quelques bouchées, puis épuisé et sans forces, il s'endormit ou plutôt s'évanouit devant le foyer.

Pendant ce temps qu'était devenu Olsen?

Il était tombé sur le sol et il y resta longtemps inanimé. Le froid et la faim lui rendirent conscience de son être. Il se mit à mâcher avidement la peau de renne fraîche qui lui servait de vêtement et se traîna quelques pas encore vers l'une des maisonnettes qu'il avait lui aussi aperçues.

Il ne put l'atteindre, et étant arrivé près de la barque abandonnée qu'on avait laissée renversée sur le sol, il s'y glissa et se coucha à son abri. Le repos lui rendit quelque énergie; il employa ses dernières forces à se diriger vers la maisonnette qu'il parvint à atteindre. Là, il rongea à son tour les os que son

camarade avait déjà dépecés et tomba évanoui auprès de Nielsen.

Les deux malheureux ne reprirent leurs sens que le lendemain ; ils s'installèrent comme ils purent dans une des cabanes et convaincus que, puisque leurs compagnons de route ne revenaient pas, c'était parce qu'ils avaient été engloutis sous la neige, ils résolurent d'attendre-là la fin de l'hiver. Or, il s'agis-gissait encore d'un séjour de plus de cinq mois!

Ils se mirent en chasse, mais ils restèrent quinze longs jours sans voir un seul être vivant. Ils seraient morts certainement de faim, car ils n'avaient d'abord pour toute nourriture que ces mêmes os qu'ils avaient déjà sucés dix fois. Heureusement Olsen eut l'idée de gratter sous l'épaisse couche de neige, qui environnait la maisonnette et il découvrit des débris de viande et des entrailles de phoques que les Russes avaient jetés, et que le froid avait tant bien que mal conservés. Ils se jetèrent avec avidité sur ces aliments dégoûtants et grâce à eux, ils échappèrent encore à une épouvantable mort.

— Sais-tu, ami, dit un jour Nielsen, que dans trois jours ou quatre, car j'ai perdu le fil de mon existence, nous serons à Noël. Quelle triste fête nous allons passer ici, tandis que nos amis du pays se réuniront dans de joyeux repas !

— Qui sait ? reprit Olsen. Le hasard est un grand maître, il nous réserve peut-être une surprise...

Ces mots furent en réalité une prophétie. Le lendemain ils rencontrèrent un renne qu'ils réussirent

à tuer, mais comme si le malheur eût voulu s'acharner sur eux, quand ils rentrèrent ils s'aperçurent que leur feu s'était éteint pendant leur absence et qu'ils n'avaient plus d'allumettes.

Ils restèrent anéantis devant ce malheur, le plus grand de ceux qui leur étaient survenus jusqu'alors.

Ils étaient sombres et sans voix, devant cette série de fatalités qui les accablaient, quand Olsen eut une inspiration soudaine.

«Nous sommes sauvés !» s'écria-t-il. Il courut à la barque abandonnée, en arracha un morceau de cordage qu'il dépeça patiemment et réduisit en fine étoupe. Il en fit une bourre à son fusil et la plaça sur une charge de poudre. Le coup partit, l'étoupe s'enflamma et le foyer put briller encore.

De nouveaux chagrins et de nouveaux soucis ne devaient pas tarder à tomber sur les infortunés matelots.

On comprend que, pour se procurer du combustible, ils avaient dû démolir pièce à pièce, et brûler les matériaux composant celle des deux maisonnettes qu'ils n'habitaient pas, mais un jour, cette ressource vint à manquer. Allait-il falloir brûler maintenant leur dernier abri, et comment alors se préserveraient-ils des implacables morsures du froid polaire ?

Déjà, ils avaient dû s'ingénier et faire des chefs-d'œuvres d'invention. On se souvient, en effet, que tous les ustensiles étaient restés sur le traîneau avec les cinq malheureux égarés dans les neiges. Or, il s'agissait, pour démolir la cabane sacrifiée, d'avoir

un outil tranchant, hache ou couteau. Ils arrachèrent une barre de fer du canot abandonné, la firent rougir au feu et la façonnèrent à coups de pierres en une sorte d'outil, ni couteau, ni hache, mais pouvant à la rigueur suppléer à l'un et à l'autre.

C'est avec cet outil primitif qu'ils arrivèrent à démolir pièce à pièce la maison qu'ils n'habitaient pas.

Leurs vêtements étaient usés et ne les préservaient plus du froid. Il s'agissait de les renouveler. Avec des clous du canot forgés comme leur hache, ils firent de grossières aiguilles ; des lanières finement découpées dans les peaux des rennes qu'ils avaient tués, ou des ficelles minces fabriquées patiemment avec les fils des voiles, ou les poils des animaux morts, enfin les peaux elles-mêmes utilisées, remplacèrent les chaussures et les vêtements détruits par l'usage.

La chasse, souvent malheureuse, leur apportait pourtant de temps en temps quelques ressources. C'est ainsi que, pendant leur séjour en ce lieu, ils parvinrent à abattre onze rennes et un ours blanc, sans compter quelques phoques et quelques renards bleus ou argentés.

Le récit détaillé de tant de travaux, la description et l'analyse de tant de peines, de tant d'angoisses supportées par ces deux hommes, laisserait bien loin derrière lui le récit des aventures de Robinson Crusoé, sorti de la plume magique de Daniel de Foë.

Quand arriva la fin du mois d'avril, il ne restait plus aux deux solitaires que trois charges de poudre, c'est-à-dire trois coups de fusil à tirer. La famine se montrait dans une perspective rapprochée avec toutes ses horreurs. Heureusement, le jour venait de succéder à l'interminable nuit polaire. Nielsen et Olsen se remirent en route vers le sud, espérant rencontrer quelque campement de Samoyèdes pêcheurs, retenus comme ils l'avaient été eux-mêmes par le froid précoce et inattendu.

Ils marchèrent quelques jours, suivant toujours les côtes de la Nouvelle-Zemble et ménageant leurs maigres provisions avec toute la sollicitude de gens menacés de mourir de faim. Tout à coup Olsen signala dans le lointain à son compagnon de route la présence d'une cabane samoyède. Ils s'avancèrent précipitamment vers ce port de salut et quelle ne fut pas leur stupéfaction de retrouver, au milieu des pêcheurs samoyèdes, quatre de leurs camarades dont ils avaient pleuré la mort.

Nous allons dire comment ces malheureux, abandonnés, sans armes, sans vivres, sans provisions, au milieu d'une tempête de neige, avaient réussi à échapper à une mort que rien semblait ne pouvoir conjurer.

Quand les deux chasseurs eurent perdu de vue leurs compagnons, le traîneau qu'ils emmenaient à leur suite, les cinq matelots abandonnés, perdus dans un horizon sans bornes, malades, blessés et invalides, se regardèrent avec stupéfaction et se

consultèrent pour savoir ce qu'il convenait de faire. Nous avons dit qu'après avoir tiré au sort les deux avis qui devaient s'ouvrir à ce moment, un hasard fatal leur avait conseillé de continuer leur route vers le sud.

Dans ces régions, il est toujours aisé de suivre la côte qui se couvre chaque hiver d'une énorme bordure de glace ; les cinq hommes se dirigèrent donc vers le sud et marchèrent épuisés et mourants.

Ils eurent beau ménager les quelques vivres qui leur restaient, ils envisageaient sans cesse avec terreur le moment fatal où le dernier vestige en aurait diparu. Or, ils étaient désarmés et il ne leur restait aucun moyen de renouveler ces provisions de bouche.

La nuit, il fallait se garer du froid et de l'attaque des ours blancs ; on creusait des trous dans la neige pour dormir. L'un des malheureux était forcé de monter la garde à l'entrée de la tannière, soit pour se préserver d'une attaque nocturne, soit pour empêcher la neige de boucher l'orifice du gîte et de le convertir en un tombeau, soit par suite d'un écroulement, soit en privant d'air respirable les infortunés endormis.

Les vivres manquèrent tout à fait vers le sixième jour. Quand les matelots abandonnés virent un des leurs succomber à la peine et mourir, ils sentirent le désespoir envahir leur âme. Les vivres manquaient tout à fait ; ils étaient affamés, engourdis par le froid, malades, sans forces. Sans prendre la

peine d'ensevelir leur compagnon, ils abandonnèrent leur traîneau et la plupart des objets qu'ils avaient transportés jusque-là et, sans espoir d'arriver nulle part, ils continuèrent péniblement la route commencée. Néanmoins, deux jours plus tard, ils avaient avancé de quatorze milles vers le sud.

Là, ils avaient perdu la dernière trace de force d'âme et ils prenaient froidement la résolution de se coucher sur la neige, et d'attendre la mort, quand l'un d'eux, qui s'était un peu écarté, accourut essoufflé et joyeux.

— J'ai découvert du bois, dit-il, et nous sommes sauvés.

— Du bois ! c'est bien, dit un autre, mais où prendrons nous des vivres ?

— Près du tas de bois que j'ai rencontré se trouvent des traces de traîneau que la neige n'a pas encore effacées. Donc, il y a ici, dans les environs, des hommes, par suite, le salut et la vie assurés.

Cette révélation rendit à tous l'espérance et galvanisa les corps avec les cœurs de ces êtres réduits déjà plus qu'à moitié à l'état de cadavres.

Après avoir réchauffé devant un feu clair leurs membres engourdis, il s'efforcèrent de suivre, en se traînant, les traces qui se prolongeaient toujours et paraissaient vouloir n'aboutir nulle part. Enfin, après un calvaire de près de cinq lieues, deux des quatre pauvres diables, qui continuaient leur route, sans se préoccuper de leurs deux autres compagnons

restés évanouis su sol glacé, aperçurent une cabane et se pré rent à la porte.

Cette humble demeure était occupée par des pêcheurs samoyèdes. Ces pauvres gens, hospitaliers et bons, accueillirent les deux fugitifs avec la plus vive commisération. Dès qu'ils surent que deux hommes étaient restés en arrière, ils allèrent à leur recherche et les rapportèrent sans connaissance. On s'empressa autour d'eux, on leur prodigua les soins les plus touchants et bientôt on eut la satisfaction de voir ces êtres plus qu'à moitié morts se cramponner à l'existence, reprendre leurs forces, et offrir à leurs hôtes généreux le concours de leurs efforts et de leur travail. Un seul resta alité tout l'hiver; il avait eu les membres gelés. Les Samoyèdes étaient au nombre de sept. Leur petite colonie se composait de trois hommes, trois femmes et un jeune garçon ; ils s'étaient établis sur la pointe méridionale de la Terre des Oies, pour y chasser des phoques, des morses et des ours blancs.

Les pêcheurs n'avaient pas, comme les marins du *Fraya*, été surpris par les froids anticipés : ils étaient venus s'établir là bien résolus d'y passer toute la saison d'hiver et s'étaient approvisionnés de bois et de vivres. Ils avaient en abondance de la viande de renne fumée et salée, du thé, de la farine, du sucre, etc. De plus, c'étaient des gens actifs et infatigables. Quelque fût le temps, l'intensité du froid, ils ne passaient pas de jour sans aller en expédition.

Dans notre pays, avaient-ils coutume de dire, on sait que dans les régions froides, l'activité est le seul moyen de conserver sa santé.

Donc, ils étaient sans cesse à la poursuite du gibier, rennes sauvages, ours ou phoques ; les matelots norwégiens s'associèrent avec ardeur à cette existence active et mouvementée. Les armes qu'ils possédaient, pour être primitives, n'assuraient pas moins à la colonie de nouvelles provisions fraîches, sans cesse renouvelées.

Ces armes consistaient surtout en fusils à pierre comme ceux dont on se servait en Europe au commencement du siècle. On sait, en effet, que c'est là la seule arme à feu que puissent employer les peuples sauvages ou isolés, par suite de l'impossibilité où ils se trouvent de se procurer les cartouches spéciales nécessitées pour l'usage des fusils nouveau modèle à tir rapide et à longue portée.

L'installation de ces bons sauvages était aussi confortable qu'on pouvait l'espérer dans de telles latitudes. En dehors de leur maison de bois, ils avaient des traîneaux dont la trace avait sauvé les quatre matelots, et de petites embarcations à l'aide desquelles ils pouvaient traverser les parties de mer, ou les crevasses dans lesquelles l'eau était restée libre de glace.

Ces braves gens semblaient d'ailleurs aussi naïfs et aussi ignorants qu'ils se montrèrent aimables et hospitaliers. Bien que professant, au moins de nom, la religion que leur avaient enseignée les popes

russes, ils n'avaient en réalité que des croyances bien rapprochées du plus grossier fétichisme. Quand le temps se montrait trop défavorable, ils tiraient des coups de fusil contre le soleil, disant que Jésus-Christ se montrait ingrat envers eux et pensant ainsi le punir de son abandon.

Bien que mariés avec les femmes qu'ils avaient avec eux, ils ne se faisaient nul scrupule, sous le moindre prétexte, de briser les liens conjugaux et de répudier leur épouse pour prendre celle du voisin qui se dédommageait par un échange à l'amiable.

Leur principale nourriture consistait en poisson cru ou en chair de phoque qu'ils mangeaient ainsi sans répugnance. Ils buvaient aussi souvent à pleins verres l'huile de poisson et le sang chaud des rennes, prétendant, peut-être à juste titre, que c'était là un moyen assuré de se préserver du froid et du scorbut.

On atteignit ainsi le printemps et le retour du jour. Quand on en fut au mois de mars, la provision de bois de chauffage était complètement épuisée, mais on ne pouvait encore songer à se passer de feu. La maison de bois fut condamnée à servir de combustible, et on la remplaça par une spacieuse tente faite de peaux de rennes cousues ensemble.

L'hiver continuait froid et implacable, et l'on entrevoyait déjà l'époque où le bois provenant de la cabane viendrait à manquer à son tour. Chaque jour on regardait vainement la pleine mer, espérant voir commencer la débacle des glaces. Les Samoyèdes avaient, en dehors de leurs petites barques, un bâti-

ment plus grand avec lequel ils se proposaient de retourner dans leur pays, mais rien n'annonçait que la mer dût bientôt leur livrer un libre passage.

C'est au moment même où les Samoyèdes et leurs hôtes se livraient à ces pensées tristes, que Nielsen et Olsen arrivèrent à leur campement. Nous laissons au lecteur le soin de se représenter la joie qui s'empara du cœur de tous ces compagnons qui, chacun de leur côté, croyaient les autres perdus irrémédiablement.

Trois semaines s'écoulèrent encore et furent employées a rendre la santé et les forces aux deux nouveaux venus, puis les matelots du *Fraya* se réunirent et tinrent conseil.

On conclut à l'unanimité, après avoir examiné la situation, que ce serait abuser de l'hospitalité des Samoyèdes que de rester plus longtemps à leur charge. La température devenait chaque jour plus clémente, les six naufragés se remirent en route et s'efforcèrent, en se dirigeant vers le campement russe abandonné, de retrouver le cadavre de leur camarade mort. Ces recherches furent vaines, sans doute les ours blancs avaient fait leur pâture des restes de ce malheureux.

Le but de ce voyage en arrière était d'aller à la recherche du canot abandonné auprès de la cabane de bois et de s'en servir à la première débacle pour tâcher de gagner le continent. L'embarcation était encore sur le sol, mais dans le plus fâcheux état. Tout l'arrière avait été arraché pour entretenir le feu ; mais que n'auraient pu faire des hommes ainsi en proie

aux suprêmes nécessités, et dont l'imagination avait été mise en marche par une si longue et si terrible série d'épreuves ?

On mit le canot en chantier et l'on scia la partie de la coque qu'on reconnut être hors d'usage, puis on traîna la carcasse ainsi allégée jusqu'aux campements des Samoyèdes. Là, grâce aux secours et à l'aide de ces hardis navigateurs, on remplaça le bordage enlevé par une paroi faite de peaux de phoques cousues ensemble.

La mer, pendant ce temps, était devenue libre, les six échappés du *Fraya* montèrent sans hésiter sur cette embarcation si fragile, et mirent le cap vers le sud. Ils arrivèrent ainsi à l'île de Waigatch où ils débarquèrent et rencontrèrent un nouveau campement de Samoyèdes qui les accueillirent avec empressement et les transportèrent sur la côte de Sibérie. Là, des Russes les prirent à leur bord et les ramenèrent dans leur patrie.

Le gouvernement norwégien, quand il connut cette épopée de misères, s'empressa d'envoyer un de ses navires à la recherche du *Fraya*, du capitaine Tobiesen, de son fils, de son lieutenant et du cuisinier. Ces recherches furent vaines et jamais depuis on n'a eu la moindre nouvelle ni du navire, ni des hommes qui le montaient.

Ces deux histoires, si différentes l'une de l'autre, sont bien faites pour montrer combien l'énergie et la volonté, l'activité et la foi en soi-même, sont des qualités essentielles pour vivre sous ces latitudes

maudites. Pendant que les matelots, réfugiés à Mitterhuk, mouraient dans l'inaction, dans une maison confortable, au milieu de provisions, de combustibles, de munitions, de vivres de toutes espèces, six hommes sur sept, sans ressource aucune, échappés du *Fraya* passaient sur une côte déserte tout un hiver polaire et parvenaient à force d'énergie et de courage à regagner leur patrie.

Les deux aventures qui vont suivre ne sont pas moins que celles qui précèdent de nature à donner à nos lecteurs une idée bien exacte de la sorte de dangers qu'ont à courir les navigateurs dans les mers polaires.

V

LA NUIT D'HIVER DU POLHEM

Les aventures maritimes qui feront l'objet de ce chapitre, pour être moins dramatiques que les précédentes, n'en ont pas moins fourni à la série des découvertes précieuses, et à l'esprit d'observation de ceux que tenteraient les entreprises géographiques dans les régions polaires, des enseignements utiles.

Le 4 juillet 1872, partait de Gothembourg une expédition scientifique méditée et préparée de longue main, et ayant pour but la recherche du pôle par la route du Spitzberg.

Le savant professeur Nordinskiöld, qui avait organisé cette entreprise, et qui devait la diriger, est un explorateur bien connu auquel la science doit de nombreuses découvertes; la Société de géographie de France lui a décerné une de ses grandes médailles d'or et l'a nommé son membre correspondant. La suite de ce volume montrera à nos lecteurs que

le vaillant voyageur ne s'est pas endormi sur ces lauriers, quelque honorables qu'ils puissent être, et que depuis qu'il a reçu ces récompenses enviées, il a accompli de nouvelles entreprises et fait de nouvelles découvertes dont la moindre suffirait pour illustrer à jamais un explorateur.

Les moyens financiers furent fournis à M. Nordenskiöld pour cette expédition qui comportait un hivernage au nord du Spitzberg, par des négociants de la ville de Gothembourg, parmi lesquels M. Oscar Dickson, dont nous aurons plus d'une fois à célébrer l'inépuisable générosité, et qui se distingua d'une manière toute spéciale. Nous souhaitons, pour notre compte, que l'exemple de cet homme éclairé trouve des imitateurs dans notre pays, comme il en a trouvé en Autriche, ainsi que nous le dirons quand nous raconterons l'épopée des messieurs Payer et Weyprecht.

Le gouvernement mit deux navires à la disposition des explorateurs, et les institutions savantes de la Suède leur prêtèrent presque tout l'attirail scientifique dont ils avaient besoin.

L'expédition était composée de la manière suivante :

1° Le navire à vapeur *le Polhem* ayant pour le commander le lieutenant L. Palander, déjà connu par un beau voyage dans les mers polaires. A bord se trouvaient encore comme médecin le docteur A. Envall, en même temps photographe de l'expédition ; le professeur Nordenskiöld, chef de l'exploration dans son ensemble ; M. Eugène Parent, lieutenant de la marine royale italienne et fils du député de la

Savoie à notre Assemblée nationale, le docteur A. Wijkander, astronome, physicien et météorologiste, le docteur F. R. Kjellman, botaniste, un préparateur de Stockholm, quatre Lapons engagés à Trondjem, un pêcheur baleinier et seize matelots de la marine royale.

2° Le brick de la marine royale *Gladan* (*le Milan*) commandé par le lieutenant de marine G. Von Krusenstjerna. L'équipage se composait d'un lieutenant de marine, Eh. Von Holten, et de vingt-trois hommes sous-officiers ou matelots.

3° Le vapeur de commerce *l'Oncle Adam* frêté pour l'expédition, sous les ordres du capitaine au long cours L. Clase, avec un équipage de douze hommes et un préparateur du musée de Gothembourg.

M. Daubrée de l'Institut, le savant directeur de l'Ecole des mines de Paris, a communiqué à la Société de géographie, dont il était alors vice-président, une lettre que M. Nordenskiöld lui écrivait le 4 août, mais qui ne devait parvenir que bien plus tard à son destinataire. Nous extrayons de ce précieux document le passage qui suit :

« Notre expédition, disait cette lettre, a plusieurs buts : pendant l'été nous chercherons à compléter les connaissances géographiques, géologiques et botaniques du Spitzberg, et à reconnaître, s'il est possible, la côte de la terre nord-ouest et de la terre de Gillis. En automne deux bâtiments reviendront (le *Gladan* et l'*Oncle Adam*) et je resterai sur le *Polhem* à l'île Parry par 80° 38' de latitude pour hiverner.

Nous monterons un observatoire pourvu par l'Académie des sciences de Stockholm d'instruments de tout genre.

« Au retour du soleil, en mars, je compte m'avancer autant que faire se pourra, au nord, sur la glace. Pour cela, j'emmènerai avec moi quarante-cinq rennes qui remorqueront des traîneaux. J'espère arriver par ce moyen jusqu'au 85e degré de latitude, et peut-être plus loin. »

Et en effet, le programme imposé avant le départ à l'expédition était de débarquer dans l'une des Sept-Iles et d'y construire, outre les observatoires nécessaires, une maison spacieuse et abondamment fournie de tous les aménagements requis par les circonstances. Les traîneaux employés pour s'avancer sur les glaces vers le nord devaient être attelés de rennes. On avait préféré ces animaux aux chiens d'esquimaux, surtout parce qu'on se proposait de les tuer pendant le voyage au fur et à mesure des besoins et de les faire ainsi servir à la nourriture des voyageurs.

C'était là un magnifique programme que les évènements ne permirent pas d'exécuter. Ordinairement la mer est libre à l'est du Spitzberg jusqu'à la fin de septembre, mais les deux histoires qui précèdent ont démontré à nos lecteurs combien l'hiver polaire de 1872 fut prématuré et combien de baleiniers norwégiens se virent enfermés dans les glaces.

Les navires ayant déjà rencontré la mer solidifiée

en vue des îles norwégiennes (Norsköarn), il leur fut impossible de pénétrer plus avant et l'on se vit forcé d'établir la station projetée dans la baie de Mossel (Mosselbay) par 70° 54' de latitude nord.

Cette station fut appelée *Polhem* du nom du navire. Le 16 septembre les travaux étaient assez avancés et tout se trouvait assez en ordre à la station pour que l'on n'y eût plus besoin du *Gladan* et de l'*Oncle Adam*. Malheureusement c'était tout juste un jour trop tard pour leur retour; car le 16 même, l'hiver se présenta subitement avec les masses de glace venant du Nord, et les trois navires se trouvèrent emprisonnés pour de longs mois.

Par suite de ce contre-temps, les équipages se trouvèrent consternés, les provisions de vêtements d'hiver et de vivres qui avaient été calculées pour vingt-huit hommes, allaient être réparties entre soixante-sept.

C'est à ce moment que les équipages de six navires baleiniers pris dans les glaces vinrent demander à partager encore les ressources déjà insuffisantes de l'expédition. Il ne put être obtempéré à leur demande de prendre une part des provisions des explorateurs, mais on les envoya dans l'établissement richement approvisionné de l'Isfjord, le Mitterhuk. Nous avons dit comment là, dix-sept hommes qui s'y étaient rendus furent plus tard trouvés à l'état de cadavres. Ajoutons que deux autres matelots restés à Groyhook, tombèrent également victimes du scorbut. Le reste, composé de trente-huit

hommes, réussit à se frayer un chemin par la glace et gagna sain et sauf la patrie.

Ce qui n'était pas de nature à rassurer les hommes des équipages, c'est que le troupeau de rennes tout entier avait pris la fuite vers le sud, déjà le 15, et après beaucoup de recherches, on ne put rattraper qu'un seul de ces animaux. Le manque de provisions, de vêtements et de bêtes de trait semblait devoir rendre très difficile sinon même à peu près impossible toute excursion lointaine vers le nord. Cette fuite des rennes offrait en outre un autre inconvénient non moins grave, puisqu'il privait l'expédition d'une importante provision de vivres frais sur lesquels elle avait primitivement compté.

Le froid semblait vouloir se mettre de la partie. On n'était encore qu'au mois de septembre et la moyenne de la température était déjà de près de 7 degrés centigrades au-dessous de zéro. Le thermomètre était même descendu une fois au-dessous de 29 degrés. Que devaient donc être les froids d'hiver ?

Ces craintes ne furent pas réalisées. La moyenne d'octobre fut de 12° 63' et le maximum du froid ne dépassa pas 27 degrés. Le temps, malgré cette température relativement modérée, n'en fut pas moins déplorable, les tempêtes se succédaient si rapidement qu'on pourrait dire qu'elles régnèrent sans interruption. Le soleil se montrait chaque jour de moins en moins longtemps à l'horizon ; il finit par disparaître entièrement et l'on entra dans la grande nuit polaire

qui devait durer quatre mois entiers. Heureusement la maison qu'on avait construite était spacieuse et chaude, et malgré la disparition des rennes, comme le *Polhem* s'était muni de vivres et de combustibles pour deux ans, l'expédition, bien qu'augmentée des équipages des deux autres navires, était certaine de ne manquer de rien jusqu'à l'été suivant.

Malgré ces difficultés inattendues, une caravane se mit en route le 24 avril pour aller explorer les îles Parry et Phipps. Elle rencontra des masses de glace empilées les unes sur les autres qui présentaient une barrière infranchissable ; M. Nordinskiöld se décida alors à visiter la côte orientale peu connue de la Terre du Nord-Est.

Retournant de là par la glace de terre, il se retrouva à Mosselbay après un voyage qui avait duré deux mois.

On fit pendant l'hiver polaire des draguages zoologiques et algologiques presque journaliers, la plupart du temps sous les glaces. Le botaniste Kjellmann, qui s'était montré vivement contrarié de n'avoir pu être remmené en Suède par le *Gladan* ou l'*Oncle Adam*, put ainsi faire des découvertes scientifiques importantes et une récolte de précieux échantillons.

Les draguages ramenèrent une trentaine environ d'espèces d'algues en pleine vigueur à une température presque constante de 2 degrés au-dessous de zéro. M. Kjellmann fut extrêmement surpris quand il constata que ces végétations marines prenaient dans ce milieu, au sein des ténèbres les plus

opaques, un développement extraordinaire. Certaines algues ainsi récoltées, qui s'étaient montrées stériles pendant l'été, arrivaient à la fin de l'hiver à atteindre leur plus haut degré de fructification.

Le savant naturaliste se trouva en outre en face de deux observations qui mirent le comble à son étonnement. Constamment la sonde et la drague ramenaient des animaux marins invertébrés qui vivaient ainsi sans lumière dans une eau glacée. Le docteur Enival émit la pensée qu'il y avait peut-être dans les profondeurs de ces mers quelque source inconnue de lumière et il fit une expérience concluante. Des plaques sensibilisées furent descendues à de grandes profondeurs, et on les y laissa séjourner pendant vingt-quatre heures et même davantage. Quand on les retira, elles ne présentaient pas la moindre altération, et l'on put en conclure que l'obscurité était absolue dans ces eaux où cependant se trouvaient en grand nombre de petits animaux vivants.

La découverte la plus importante qui fut faite, au point de vue de l'histoire naturelle, fut celle d'une quantité prodigieuse d'êtres animés qui vivaient à l'air libre, à une température qui dépassait souvent 10 degrés au-dessous de zéro.

Déjà cette remarque avait été faite par le lieutenant Bellot dont nous avons raconté la fin tragique. Pendant l'expédition dans laquelle il a perdu la vie, il remarqua qu'au bord des plages, pendant la durée de la nuit polaire, ses pieds laissaient sur la neige des empreintes lumineuses d'un effet très singulier.

Il pensa, et avec lui les savants membres de l'expédition, auxquels il fit part de ses observations, que cette phosphorescence était due à la décomposition de matières animales tombées en putréfaction.

M. Kjellmann, se trouvant devant le même phénomène, l'étudia plus attentivement. Il recueillit la neige aux endroits où les pas ou le frottement d'un corps dur avaient laissé une empreinte lumineuse d'une intensité remarquable et il reconnut que ces lueurs étaient produites par des myriades de petits crustacés microscopiques doués de phosphorescence. Ces bizarres échantillons de la faune polaire vivent au milieu des plus basses températures, et semblent affectionner surtout le séjour des neiges humectées par l'eau de mer. Ajoutons, pour terminer ce qui concerne les découvertes relatives à l'histoire naturelle faites par l'expédition du *Polhem* que, pendant les longs mois de ce dur hiver, aucun des animaux qui vivent sous ces latitudes, sauf un seul oiseau le *lagopus hyperboreus*, ne se montra soit aux chasseurs soit aux matelots des trois navires.

M. Nordinskiöld utilisa de son côté cet hivernage à faire une série d'observations et d'expériences scientifiques dont nous ne parlerons pas ici pour ne pas fatiguer l'attention de nos lecteurs. Disons seulement que le savant professeur y créa une théorie nouvelle sur l'origine et les causes des aurores boréales. Selon lui, ces phénomènes lumineux sont produits par un dégagement d'électricité qui a lieu pendant la chute de poussières cosmiques contenant

du fer métallique, du carbone, de l'hydrogène, etc. Pour nous, nous devons dire que nous ne partageons pas à ce sujet les idées exprimées par l'explorateur suédois. Comme lui, nous pensons qu'il y a une corrélation intime entre les aurores boréales et le magnétisme terrestre, mais nous croyons qu'il suffit pour les expliquer de les comparer aux phénomènes lumineux qui se produisent dans les expériences connues sous le nom de l'œuf de M. de la Rive et des tubes de Geissler. Les aurores boréales à notre avis sont dues à la stratification de la lumière sous l'influence d'un courant électrique traversant un milieu très raréfié.

Revenons à l'hivernage du *Polhem*.

[1] Quand on arriva au mois de novembre, la température, qui avait été de 27° en octobre, s'adoucit. La moyenne fut de 8° et certain jour le thermomètre remonta même jusqu'à près de 3° au-dessus de zéro. Pendant les premiers jours du mois, le fiord de Wyde-bay qui est à l'ouest de Mosselbay fut entièrement dégagé de glaces. A partir de ce moment jusqu'en février, on vit toujours, soit dans une direction, soit dans l'autre, de grands espaces de mer libre. Il y eut cependant une recrudescence fort inquiétante de froid. La moyenne fut de 14°,46' mais les écarts thermométriques étaient moins grands. En janvier, nouvel adoucissement. Le port avait été

[1] Voir la *Revue politique et littéraire*, juillet 1873.

débloqué de glaces à plusieurs reprises pendant quelques jours.

Vers la fin de janvier, une succession de débacles fit concevoir aux bâtiments d'escorte la possibilité d'effectuer leur retour, et au *Polhem* celle de pénétrer plus avant vers le nord. On fit les préparatifs de départ. Déjà les navires se mettaient en marche, lorsqu'une tempête éclata soudainement avec une prodigieuse violence. La vapeur était impuissante contre le vent et le choc des vagues. Les trois bâtiments se virent ramenés ou plutôt chassés vers la côte. L'un d'eux talonna même sur des écueils de fond et eut son gouvernail brisé.

Tout sembla perdu pendant quelques instants; hommes et embarcations allaient être broyés sur les roçhers, lorsque par une sorte de miracle, la température s'abaissa, déterminant une congélation presque subite de la mer. Les flots devinrent plus résistants et en quelque sortes plus solides; les vagues semblaient s'immobiliser sous l'action du froid. On put d'abord se maintenir, puis attérir tranquillement. Cette mer, complètement libre quelques heures auparavant, n'était plus qu'un champ tourmenté de glaces; le redoutable élément avait été saisi par la gelée et solidifié au milieu des fureurs de la tempête.

On dirait, à lire tous ces récits d'expédition polaires, que quelque génie mystérieux se fait un jeu d'accumuler les obstacles et les péripéties les moins attendus sur la route des explorateurs.

A peine était-on réinstallé dans la maison de bois que, sous l'action d'un vent modéré, cet immense glacier qui s'était formé tout d'un coup disparut comme par enchantement. Une fois de plus la mer était complètement libre, et présentait une surface unie au milieu d'un calme irritant. Quelques marins parlaient déjà de tenter un nouveau départ, lorsque, par un nouveau prodige semblable aux précédents, toute cette immense plaine liquide se congéla d'un seul coup en un senl bloc et à de telles profondeurs que l'on comprit cette fois qu'il y en avait pour tout l'hiver. Il fallut se résigner à l'immobilité.

Le 29 juin 1873 le *Gladan* et l'*OncleAdam* purent quitter Mosselbay. Le *Polhem* fit encore quelques croisières avec les savants à bord et n'arriva à Tromsöe que le 6 août.

Tel fut ce terrible hivernage. Nous l'avons placé en regard des deux qui précèdent pour démontrer combien il importe aux marins qui s'embarquent pour ces expéditions périlleuses, de montrer un esprit de discipline parfait et d'avoir une confiance absolue en leurs chefs. Le *Polhem* rentra dans sa patrie sans avoir perdu un seul homme de son équipage.

Nous reverrons dans la suite de ce volume l'infatigable professeur Nordinskiöld continuer le cours de ses explorations polaires et accomplir la tâche la plus importante qui ait été faite pendant les temps modernes.

Cependant, avant de quitter la nation suédoise qui

a apporté un si grand et si actif concours dans l'étude et l'exploration des régions arctiques, nous parlerons d'une autre expédition entreprise par le même peuple en 1870 et 1871, et qui eut encore à sa tête le même M. Nodinskiöld.

VI

UN MÉTÉORITE TOMBÉ DU CIEL

Convaincu par de nombreuses expériences antérieures de l'impossibilité de s'avancer vers le pôle, en navire, au delà du 80e degré de latitude, le docteur Nordinskiold avait résolu de tenter pendant l'hiver une course en traîneau depuis les Sept-Iles, aussi loin qu'il le pourrait vers le nord.

Les sommes nécessaires furent réunies, comme dans l'expédition du *Polhem*, par des habitants de la ville de Gothembourg qui n'avaient pas cessé de montrer leur zèle chaque fois qu'il s'était agi d'aider au progrès de la science.

La première intention du docteur était de se servir de chiens esquimaux pour les courses sur la glace. Il devait par suite aller dans le Groënland même étudier la convenance de ce moyen de locomotion, et acheter le nombre de chiens suffisant. Tel fut le motif principal du voyage qu'il entreprit au Groën-

land l'été de 1870. Il avait pour compagnons MM. S. Bergen, botaniste, P. Oberg, zoologiste, et Th. Nordstrom, géologue.

Partis le 15 mars de Copenhague, sur le brick danois *la Baleine*, ils arrivèrent après un trajet de six semaines, le 2 juillet 1870, à Godham, chef-lieu du district du Groënland septentrional.

Le champ principal de leurs explorations fut la côte occidentale du Groënland entre le 68 et le 71° de latitude nord. Dans des excursions en bateau qui durèrent six semaines, ils visitèrent une foule de localités et recueillirent de riches collections, non seulement dans tous les règnes de la nature, mais aussi dans les domaines de l'archéologie et de l'etnographie, la position de vingt points fut déterminée par des observations astronomiques.

Les draguages géologiques donnèrent de bons résultats, mais le manque d'ouvriers vigoureux força de les limiter à des profondeurs peu considérables.

Accompagnés de deux Esquimaux qui s'enfuirent bientôt après, le docteur Nodinskiöld et M. Bergen entreprirent du 19 au 25 juillet, de l'intérieur du fiord d'Auleïtsivik, une longue et instructive excursion sur la glace continentale, à 650 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Cette glace leur fournit d'intéressantes observations; ils y découvrirent un nouveau minéral répandu à profusion sous forme de poussière à la surface de la glace. Cette poudre métallique était-elle due à un volcan situé dans l'intérieur inconnu du pays, ou

n'était-ce pas plutôt cette poussière cosmique qui, suivant tant de savants accrédités, est la matière qui forme les planètes et qui, suivant la théorie de M. Nordinskiöld, est surtout attirée par les phénomènes magnétiques vers les régions polaires.

Poursuivant sa théorie, le savant professeur était convaincu que ces contrées devaient contenir des blocs plus ou moins considérables de fer météorique, et il fixa en conséquence un prix pour récompenser la découverte de météorites. Ce procédé réussit au delà de ses espérances.

Quand il fit une nouvelle visite à Godhavn, vers la fin de son séjour au Groënland, les Esquimaux avaient effectivement trouvé sur les bords de la mer, près d'Ovifak, à 35 kilomètres de Godhavn, outre divers exemplaires plus petits, trois blocs de fer météorique, le plus grand du poids énorme d'environ vingt mille kilogrammes. Le public parisien et les membres du congrès international des sciences géographiques ont pu voir à l'exposition du palais des Tuileries, qui a accompagné cette solennité scientifique, la reproduction exacte en gypse de cet énorme météorite. C'est jusqu'à présent le plus grand bloc connu de cette nature.

Les petits météorites furent emportés en Suède par le docteur Nordinskiöld. Quant aux grands blocs, une expédition spéciale alla les chercher l'année suivante.

Ces trois immenses masses étaient placées sur une grève, au pied des montagnes Bleues, dans

l'île Disco (baie de Baffin). L'expédition qui fut envoyée en 1871 pour les emmener en Suède, fut placée sous les ordres du capitaine baron Von Otter et se composait de deux navires de l'Etat, la chaloupe canonnière *l'Ingegerd* (*la Sophie*) et le brick *Gladan* (*le Milan*). Le docteur C. Nyström et MM. les docteurs Th. Fries, botaniste, J. Lindhal, zoologiste, et M. G. Nangkoff, géologue et minéralogiste; enfin le savant minéralogiste danois Joh Steenstrup accompagnaient l'expédition et devaient se livrer à des recherches scientifiques dans la baie de Baffin et à Davis-Strait. Les voyageurs atteignirent Godhavn, dans le Groënland septentrional, le 16 juin 1871.

La rive sur laquelle se trouvaient les météorites, se composait d'une ceinture de 30 mètres, couverte d'immenses blocs de pierre et derrière laquelle s'élevait un éboulis à pente de 45° surmonté à son tour d'une paroi perpendiculaire de basalte, haute d'environ 700 mètres. Cette ceinture de pierres roulées se prolongeait lentement sous la mer à une distance que la sonde fit juger très considérable.

La partie de la grève, qui se trouvait entre les marques de flux et de reflux, comportait environ 14 mètres au temps des grandes marées. *L'Ingegerd* qui mouillait à 7 mètres en temps de flux se trouvait à 220 mètres du rivage.

Les Groënlandais considèrent, même en été, ce rivage comme inabordable à cause de la houle presque perpétuelle qui y règne.

Dans le port de Godhavn la différence entre la

ligne de flux et de reflux marquait 2m 70, mais elle varie beaucoup sur la côte et elle est toujours plus grande pendant la nuit que pendant le jour. Pendant l'opération d'embarquement des météorites, cette différence mesura de 1m 25 à 1m 75.

Le plus grand bloc était placé de manière à se trouver totalement à sec à la marée basse et plongeait à moitié dans l'eau à la marée haute. Les deux autres étaient dans son voisinage immédiat. Pour soulever les blocs et les transporter jusqu'au navire, on avait emmené de Karlakrona 32 futailles ordinaires, dont 28 réunies en un radeau. Ces futailles pouvaient, avec un tirant d'eau de 0m 70, porter un poids d'environ 25,000 kilogrammes. Les équipages des deux navires avaient été exercés à construire et à défaire le radeau dans l'espace de 2 à 3 heures.

Le 19 juin, les opérations d'embarquement commencèrent. Ce jour-là, les eaux de la baie de Baffin avaient l'apparence et la limpidité d'un miroir, et la houle était insignifiante. Calme plat, mais d'autant plus de moustiques.

Le travail commença par l'érection d'un tenon de ligne au-dessus des blocs à enlever et par le nivellement au milieu des cailloux roulés de la grève, d'un espace suffisant pour la construction du radeau. Quarante-cinq hommes, y compris les officiers, constituaient toute la force de travail disponible. On fit sauter les pierres trop grandes pour être transportées à force de bras ou enlevées au moyen du tenon de ligne.

Le 20 juin, le météorite moyen fut soulevé sur un radeau construit de deux rangs de futailles comportant sept futailles dans chaque rang, puis transporté jusqu'à *l'Ingegerd*, suspendu à la poupe et conduit dans le port où on le fit descendre jusqu'à nouvel ordre au fond de la mer. Quelques jours plus tard le petit bloc fut enlevé de la même manière.

On avait réussi à mouvoir le grand météorite à environ 5 mètres plus avant dans la mer pour l'amener sur un point convenable à la construction du radeau. Le 28 au soir, tous les préparatifs étaient achevés. Le 29, à minuit, le travail commença et à cinq heures du matin le touage du radeau pouvait s'effectuer jusqu'au navire. Là, pour plus de précaution, il fut renforcé de cables de fer, puis remorqué à la distance de 19 milles marins (35 kilomètres) jusqu'à Godhavn, où, avec les deux autres blocs, on le chargea sur le *Gladan* au moyen d'une ligne puissante dressée sur un rocher qui plongeait dans une eau assez profonde pour permettre au brick d'y mouiller.

Un calme parfait avait régné pendant ces dix jours dans la baie de Baffin. Il eût été impossible sans cela d'exécuter ce travail avec les moyens restreints dont on disposait. Quatre jours plus tard on voulut faire une dernière visite à l'endroit d'où les blocs avaient été si heureusement enlevés; mais la violence de la houle l'emporta sur tous les efforts que l'on fit pour gagner le rivage. Le 5 octobre, le météorite de dimension moyenne fut livré à l'Académie de

Copenhague comme part du Danemarck en tant que propriétaire du territoire. Le plus grand fut donné au musée de l'Académie des sciences de Suède et le plus petit fut offert au docteur Nordinskiold.

Pendant que s'opérait le sauvetage des blocs de fer météorique, les savants qui accompagnaient l'expédition n'étaient pas restés inactifs. Ils avaient fait des collections scientifiques dans la partie méridionale de l'île de Disko.

Une partie de l'expédition explora ensuite les rivages du détroit de Waïgatch et de la baie de Disko, tandis qu'une autre partie fit à bord de l'*Ingegerd* une excursion principalement zoologique, dans les fiords de la côte ouest du Groënland septentrional jusqu'à Upernivik, puis à l'ouest jusqu'à ce que l'on rencontrât la glace sous le 59 1/2° de longitude occidentale.

Des draguages de fond furent exécutés jusqu'à 1750 mètres (989 brasses) de profondeur, tant le long de la banquise que parmi les glaces flottantes. Les musées s'enrichirent ainsi d'un grand nombre d'animaux jusqu'alors peu ou pas du tout observés.

VII

LE DRAME DU POLARIS

Le capitaine Hall, né en 1821, à Rochester dans l'État de New-York, était comme la plupart de ses compatriotes, le fils de ses œuvres. Il avait été d'abord apprenti forgeron, puis il devint successivement graveur en taille-douce et journaliste. On était à l'époque où la recherche de l'expédition du capitaine Franklin occupait tout le monde, et Hall se persuada que l'honneur de retrouver le brave marin lui était réservé. Il résolut, en conséquence, d'organiser une expédition pour tenter la grande entreprise.

Sa première expédition fut signalée par un désastre. Les deux embarcations qu'il avait réussi à se procurer ne possédaient aucune des qualités nécessaires pour la dangereuse navigation polaire ; elles furent anéanties par la première tempête.

Hall ne se découragea pas ; il s'embarqua presque

seul sur un canot hors d'usage, qu'il répara comme il put et, pendant deux ans, continuant sa généreuse entreprise, il visita les archipels des îles américaines polaires.

Ce fut pendant cette période, que le brave Hall fit connaissance avec les Esquimaux et s'identifia lui-même à ces hommes robustes, les seuls capables de résister aux froids des régions polaires. Il se lia d'amitié avec deux d'entre eux, nommés Hans et Joë qui ne cessèrent, dans la suite, de prouver leur amour et leur dévouement pour les Européens. Joë consentit à suivre Hall aux États-Unis et fut son compagnon de route pendant deux nouvelles explorations polaires qu'il fit de 1864 à 1869.

Ces efforts et cette persistance, ne tardèrent pas à frapper tous les yeux de ses concitoyens, et Hall comprit que le moment était venu de s'adresser au public pour obtenir les moyens d'organiser une grande exploration polaire.

Il obtint, en effet, des Chambres, un subside de 250,000 francs et du gouvernement un steamer, le *Polaris*, qu'il se hâta d'aménager. Une commission scientifique, commandée par le docteur allemand Bessels, lui fut adjointe et il emmena, comme auxiliaire, le capitaine Buddington et le jeune officier de marine Tyson qui, comme lui, connaissait les Esquimaux et avait vécu au milieu d'eux. Le *Polaris* quitta le port de Brooklyn, vers la fin de juin 1871. Il s'engagea le long de la côte occidentale du Groënland dans cette succession de canaux

qui semblent former comme un bras de la mer de Baffin, tendu dans la direction du pôle.

Le premier soin du capitaine Hall, en arrivant dans les régions polaires, fut de rechercher ses deux amis les Esquimaux, Hans et Joë, et de les embarquer avec quelques-uns de leurs camarades et tout un troupeau de chiens habitués à conduire des traîneaux sur la glace. Hans et Joë emmenèrent en outre avec eux leurs femmes et leurs enfants dont ils refusèrent absolument de se séparer.

Arrivé à Tossac, port extrême, le capitaine Hall expédia à ses compatriotes une lettre dans laquelle il disait adieu au monde civilisé, adieu prophétique, car il ne devait jamais revoir la terre des vivants.

L'expédition dépassa de plus de cinquante lieues les plus hautes latitudes atteintes dans ce canal par les précédents explorateurs ; elle découvrit une baie à laquelle elle donna le nom de *Polaris* et un canal maritime, dirigé en droite ligne vers le pôle qu'elle appela canal *Robeson*, en l'honneur du secrétaire de l'amirauté des États-Unis, qui avait favorisé l'expédition de tout son pouvoir. Ce canal était obstrué par les glaces. Le capitaine Hall organisa une exploration en traîneaux, qui lui permit d'avancer de quelques lieues ; on crut voir des indices d'une mer libre dans la direction du pôle ; mais la nuit boréale approchait ; il fallut retourner au navire qui hiverna dans la baie de *Polaris*, point le plus extrême où un navire ait alors séjourné pendant l'hiver polaire.

Le froid fut moins vif qu'on pouvait le craindre. Il ne fut excessif qu'au mois de mars, époque à laquelle le thermomètre descendit jusqu'à 58 degrés au-dessous de zéro. Cependant, quand le soleil revint sur l'horizon, il se produisit un dégel assez complet; la terre se couvrit d'herbes maigres et rampantes, nourriture avare que vinrent tondre quelques troupeaux de bœufs musqués.

Malheureusement, à la suite de son exploration en traîneaux, le capitaine Hall tomba malade. Son état alla rapidement en s'empirant, et il mourut après une agonie de quelques semaines. Son corps fut enterré sur le rivage de la baie *Polaris* et depuis cette époque ce point du globe se nomme Terre-de-Hall.

Le capitaine Buddington hérita alors du commandement suprême, mais il n'avait ni l'énergie, ni le talent de Hall, ni la confiance de l'équipage qui se montra dès lors peu soumis et peu dévoué à ses chefs.

Le navire dut attendre, jusqu'au mois d'août 1872, la débâcle des glaces pour tenter son retour. Il fut ramené à cette époque vers le sud, en profitant d'un courant favorable, mais les glaçons, qui s'accumulaient autour de lui, exerçaient sur sa coque des pressions considérables qui lui firent subir de graves avaries.

Le 15 octobre 1872, un énorme iceberg vint le frapper et le mécanicien effaré accourut sur le pont annonçant que le *Polaris* coulait bas.

On se hâta d'organiser le sauvetage et le navire fut amarré solidement à un énorme glaçon entraîné par la débâcle. Le lieutenant Tyson et le météorologiste Meyer se chargèrent de veiller au transbordement sur la glace des provisions qu'on pourrait arracher des flancs du navire ; huit matelots, neuf Esquimaux, dont deux femmes et cinq enfants, Hans, Joë et leur famille se mirent à opérer ce déménagement forcé.

Une telle frayeur et un tel désordre régnaient à bord, que bien des choses précieuses furent jetées si précipitamment qu'elles tombèrent à la mer et furent perdues. Enfin, on mit à flot les deux barques qui restaient au *Polaris* et les Esquimaux emportèrent leur kayak, léger canot pour un homme seul, fabriqué avec des peaux de phoques cousues ensemble.

Cependant le vent soufflait en tempête et devenait de plus en plus violent. Un coup d'ouragan brisa toutes les amarres qui retenaient le navire le long du banc de glace. Le *Polaris,* violemment détaché, fut emporté par l'orage et ne tarda pas à disparaître dans la brume, pendant que les malheureux débarqués, voyaient leur frêle abri se briser sous leurs pieds et les disperser de ci, de là, au milieu de ces amas de glaces flottantes. Le lieutenant Tyson se montra digne du commandement que le hasard lui donnait ainsi. Il se hâta de réunir sur le même glaçon tous les malheureux abandonnés et de les recueillir sur les barques laissées par le *Polaris*. Quand on fut sûr

que tout le monde était sauf, le nouveau chef réunit tout son monde, et l'on fit l'inventaire des objets débarqués.

On était dix-neuf personnes et pour toutes provisions, on possédait onze sacs de pain, quatorze boîtes de viande hachée et cuite dans la graisse qu'on appelle du *pemmican*, dix boîtes de conserves de viande, quatorze jambons, une boîte de pommes sèches et vingt livres de cassonnade mélangée avec du chocolat.

Ces infortunés étaient si harassés de fatigue que le soir, malgré le froid, en plein air, ils s'étendirent sur la gace et dormirent sans se préoccuper davantage du danger d'être gelés pendant la nuit. Le lendemain, ils tentèrent de regagner le rivage dans les embarcations, mais la débâcle des glaces était si pressée et si violente, qu'ils durent renoncer à ce projet et se résigner à rester sur le glaçon. Tout-à-coup, un cri de joie s'échappa de toutes les poitrines : à l'horizon, toutes voiles dehors, dans une mer, qui paraissait libre de glaces, apparaissait le *Polaris*. Ils firent une sorte de mât, au bout duquel ils accrochèrent toutes les étoffes aux couleurs voyantes qu'ils purent trouver. Ils firent retentir les airs de détonations de leurs fusils. Tout cela fut inutile, car le *Polaris* ne les vit pas et continua sa route.

Le capitaine Tyson comprit que, de son énergie et de sa sagesse seulement, dépendait le salut de

ces malheureux désespérés. Il s'efforça donc de leur rendre le courage avec l'espérance.

— Mes amis, leur dit-il, nous avons deux embarcations avec lesquelles nous pouvons tenter de rejoindre la terre. Là, nos Esquimaux sont pour ainsi dire dans leur patrie et sur leur terrain. Ils chasseront et pêcheront ; nos vivres, ainsi renouvelés sans cesse, nous permettront d'attendre soit l'arrivée de navires pêcheurs, soit celle d'une expédition qui ne peut manquer de venir à votre recherche.

Ce plan était plein de sagesse, malheureusement il fut impossible de le mettre en pratique.

Quand on mit les canots à la mer, au lieu de suivre les conseils de leur chef et d'obéir à ses ordres, chacun voulut y descendre et y entasser des provisions. L'une des barques fut sur le point de couler à fond. Le capitaine Tyson comprit que toute tentative d'aller à terre était devenue inutile et il se résigna à installer son campement et celui de ses hommes sur le glaçon que la débâcle continuait à entraîner dans la direction du sud.

C'est là, sur ce champ de glace, que ces hommes grossiers, indisciplinés, armés de pistolets et de fusils, tandis que leur chef était sans armes, étaient appelés à vivre et à attendre les évènements jusqu'à la catastrophe finale. Là pourtant, vivaient deux femmes et un enfant à la mamelle. Pendant l'hivernage du Polaris, la femme de Joë avait mis au monde un petit garçon qu'on avait baptisé Charles Polaris et le pauvre petit, peu soucieux des dangers qui

l'entouraient, se pendait ardemment au sein de sa mère.

L'espèce d'îlot de glace sur lequel se trouvaient les naufragés était formé de glace d'eau douce, ce qui indiquait qu'il avait glissé dans la mer, en suivant, emporté par son propre poids, la déclivité d'une montagne du rivage. Il affectait à peu près une forme ronde, et dans le principe, il n'avait pas moins de deux kilomètres de diamètre. Il s'en allait entraîné par le courant et se heurtant sans cesse contre d'autres champs de glace, épaves de la débâcle.

La première difficulté que devait rencontrer le chef de l'expédition, c'était d'obtenir de ses hommes l'économie si nécessaire des vivres dont on était maître. Le capitaine Tyson, réduit aux seules ressources de son éloquence, n'arrivait qu'à grand'peine à leur démontrer que toutes leurs chances de salut reposaient sur la conservation plus ou moins longue de ces modestes ressources.

Un jour quelques mutins se jetèrent sur les provisions en réserve.

—Nous sommes irrévocablement perdus, disaient-ils, à quoi sert de nous imposer d'inutiles privations. Puisqu'il faut mourir, mourons en jouissant.

— Malheureux ! leur disait Tyson, que ferez-vous, quand il ne vous restera rien à vous mettre sous la dent ; quand vous sentirez toutes les horreurs de la famine ?

— Hé bien ! répondirent ces êtres féroces, nous

mangerons alors les Esquimaux et jusqu'au petit Charles Polaris.

Jamais pareille ingratitude n'avait été la compagne d'une plus horrible méchanceté. C'était en effet grâce aux Esquimaux et grâce à eux seulement qu'on avait conservé quelque espérance. C'étaient eux qui, habitués à vivre dans ces latitudes, avaient construit pour les naufragés des maisons de glace faites de moellons coupés dans la masse gelée et superposés comme dans nos constructions européennes. Un peu d'eau jetée par dessus, le tout s'était cristallisé et avait formé des joints qui rendaient la demeure tout à fait inaccessible au froid extérieur. La chaleur naturelle des habitants, avec une petite lampe alimentée par l'huile de phoque, suffisait pour entretenir dans ces habitations primitives une température supportable.

Là, ne s'étaient pas bornés les services rendus par Hans et Joë. Ces deux braves Esquimaux étaient des chasseurs émérites. Leur adresse vint chaque jour apporter à la petite colonie des ressources nouvelles et de la viande fraîche. Malgré la nuit polaire qui avait surpris les naufragés, les deux chasseurs profitaient des lueurs répandues certains jours par les aurores boréales, d'autres fois par les étoiles, pour aller à la recherche des phoques, des renards et des ours blancs. On ne tua toutefois que deux de ces derniers, et ce fut vraiment malheureux parce que la chair de ces animaux est exquise et constitue un véritable régal.

C'est au milieu des tourments de la faim, des atteintes d'un froid cruel que s'écoulaient les jours ; bientôt une remarque affreuse vint compliquer encore la situation et répandre l'épouvante dans tous les cœurs. Le banc de glace sur lequel ils étaient continuait sa course vers le sud, mais à chaque pas il rencontrait d'autres blocs entraînés comme lui par la débâcle, et à leur choc ses bords s'effritaient. Le domaine des naufragés allait ainsi en diminuant chaque jour, et déjà il était réduit de plus de moitié quand le soleil reparut. On était arrivé dans le détroit de Smith et l'on continuait à dériver à une distance égale des deux côtes.

Le capitaine Tyson aurait bien désiré tenter de se rapprocher de la terre ferme et d'y débarquer, mais il n'osa le faire avec des hommes malades, indisciplinés et devenus incapables d'aucun effort.

Avec le jour, les provisions devinrent plus abondantes. Chaque jour les Esquimaux apportaient des phoques et des oiseaux aquatiques qui se montraient en nombre prodigieux.

Un jour Joë se précipita dans la maison de glace habitée par le capitaine Tyson.

— Capitaine, dit-il, accourez avec votre riffle, il y a un ours blanc dans mon kayak.

M. Tyson ne se le fit pas dire deux fois ; c'était une trop bonne aubaine pour la laisser échapper. Il glissa une balle dans son riffle et se traînant dans la glace il arriva près de l'animal qu'il trouva en train

de dépecer la peau fraîche d'un phoque récemment tué.

Le mettre en joue, s'assurer de la rectitude du tir, lâcher la détente, fut l'affaire d'un instant. Hélas! le coup ne partit pas. L'amorce de l'arme avait raté.

Cependant l'ours avait aperçu le chasseur et ce dernier, le voyant s'approcher, comprit qu'il y a des cas qui nécessitent une prudente retraite : il pressa donc le pas, rentra dans sa hutte, laissant l'animal à la porte. L'arme remise en état, il se présenta une seconde fois devant le terrible tardigrade. Cette fois le coup partit ; l'ours roula sur le sol, le cœur traversé par la balle meurtrière, et l'expédition eut de la viande fraîche pour plusieurs jours.

Cependant le champ de glace, qui servait d'asile aux naufragés, continuait à se réduire de plus en plus et commençait par ne plus offrir qu'une surface de vingt-cinq mètres carrés. Il devenait nécessaire de se procurer un autre abri. Les barques étaient en si mauvais état qu'il fallut presque renoncer à s'en servir. A l'aide d'une d'elles tant bien que mal réparée, et grâce à des va-et-vient sagement organisés, on se mit à aller d'un glaçon sur un autre. Ce mode de locomotion était lent, mais on pouvait espérer, en continuant à l'employer, de gagner la côte du détroit, quand le vent se mit de nouveau à fraîchir et à se changer en tempête. Le séjour sur la banquise qui s'effritait sans cesse davantage était devenu impossible.

On débarqua à la hâte sur un autre glaçon, et

le 20 mars, une lame monstrueuse, soulevée par le vent, vint s'abattre sur les naufragés avec une telle violence, que ce fut un véritable miracle s'ils n'en furent pas tous assommés ou au moins noyés. Enfin on parvint à gagner un glaçon plus solide, mais n'offrant en réalité aux malheureux naufragés qu'un abri insuffisant et toujours prêt à se désagréger. Ce fait eut lieu dans la nuit du 3 au 4 avril.

Jamais la situation n'avait été plus menaçante ; la tempête continuait et rendait impossible toute tentative pour chercher un refuge plus rassurant. On passa donc plusieurs jours sur ce radeau glacé qui n'offrait pas comme le premier des huttes de glace et des tentes formées avec les voiles des bateaux.

En débarquant, on avait fait l'inventaire des objets sauvés du désastre. On constata avec épouvante que dans la précipitation du départ on avait oublié les choses les plus indispensables. Tous les matelots avaient à un si haut degré la peur et la prostration qu'entraîne une situation désespérée, qu'ils avaient oublié sur la banquise abandonnée, ou perdu en route, leurs armes et leurs munitions. Seuls les deux chasseurs Esquimaux avaient sauvé à travers mille dangers leurs fusils, leur poudre et leurs balles.

Le capitaine Tyson et le météorologiste Frédéric Meyer ne constatèrent pas cette perte irréparable avec autant de chagrin qu'on pourrait se l'imaginer.

—Nous étions désarmés devant des matelots armés et sans esprit d'obéissance, dit le chef de l'expédition à son savant compagnon; aujourd'hui ces

hommes toujours prêts à la révolte se trouvent sans moyens d'attaque ; si les ressources que pourrait nous procurer la chasse ont à en souffrir, la discipline y gagnera d'autant.

— Vous avez raison, reprit le météorologiste et peut-être devrons-nous notre salut à cet accident qui paraît devoir causer notre perte.

Les vivres sauvés étaient en très petite quantité; ils consistaient en quelques biscuits et une boîte de *pemmican*. C'est, nous l'avons dit, une sorte de préparation faite avec de la viande hachée, condensée et mélangée de graisse, qui se fait surtout dans les provinces du nord de l'Amérique et qui se conserve intacte très longtemps, surtout dans les régions froides. Dans tous les voyages polaires, on a le soin d'en emporter de grandes provisions et c'est une précieuse ressource dans les cas de disette.

Qu'on ajoute à ces provisionss bien maigres pour nourrir dix-neuf personnes, quelques kilogrammes de viande de phoque conservée dans la glace et la ration de dix personnes environ de chair d'ours blanc, et l'on verra quelle anxiété dut s'emparer de tous, quand on connut la véritable situation de la troupe naufragée.

Le mâle courage des deux Esquimaux et la douce résignation de leurs compagnes rendirent pourtant quelque espérance aux moins anéantis.

— Avec nos armes, dit Joë, nous ne mourrons pas de faim pourvu que Dieu nous envoie quelque proie.

Les deux chasseurs se mirent aux aguets faisant agilement le tour de leur minuscule île flottante.

Leurs premières recherches ne furent pas couronnées de succès. Cependant on en était arrivé aux dernières extrémités. Pemmican, biscuits, viande d'ours et de phoque, avaient été absorbés et l'on en était réduit, pour tromper les rigueurs de la faim, à mâcher entre ses dents des peaux de phoques déjà sèches.

C'est souvent dans les situations les plus désespérées, alors même que tout semble perdu, que la Providence vient en aide aux malheureux d'une façon si inattendue que ceux-ci sont tout disposés à crier au miracle !

Le soir du 24, Joë et Hans s'étaient mis à l'affût sur un des bords du glaçon qui leur servait de refuge ; le froid très vif, une obscurité crépusculaire, l'affaiblissement causé par les privations et l'absence de nourriture, les tenait l'un et l'autre dans une sorte de somnolence inconsciente, quand des craquements produits dans la glace et un bruit de pas pesants et précipités les tira de leur demi sommeil.

Un ours blanc qui cherchait aventure, et dans l'espérance de trouver une proie, explorait successivement tous les glaçons entraînés dans la débâcle, sautant de l'un à l'autre chaque fois que les hasards du courant les rapprochaient suffisamment, aperçut de loin, dans le demi jour, ces deux hommes accroupis sur la neige et pensa voir en eux des phoques dont il espérait bien faire sa pâture.

Il s'approcha précipitamment et allait se jeter sur les deux chasseurs, quand ceux-ci, qui avaient eu le temps de porter leurs armes en joue, firent feu en même temps, à quelques mètres de portée. L'animal étendit ses grands bras en croix, ses longues et terribles griffes s'ouvrirent et se reployèrent sur elles-mêmes dans un dernier spasme d'agonie, puis il tomba à la renverse et resta immobile. La balle de Joë lui avait traversé le cœur, tandis que celle de Hans dirigée à la tête avait traversé l'œil et avait pénétré dans la cervelle.

Une telle proie était, au moins momentanément, le salut. Les chasseurs furent reçus et acclamés avec enthousiasme.

On songea à faire cuire l'animal mort, mais le cuisinier du bord, qui se trouvait parmi les naufragés, déclara qu'il lui était impossible de le préparer d'aucune façon ; non seulement on n'avait pas sauvé un seul ustensile de cuisine, mais encore il ne restait aucun moyen de faire du feu. L'huile de phoque, qui jusques-là avait suppléé à l'absence du bois et du charbon, était complètement épuisée et avait servi d'aliment à ces affamés. Ils se jetèrent sur la proie encore palpitante et la dépecèrent. Cette nourriture plus substantielle qu'appétissante leur rendit quelque vigueur et par suite quelque confiance.

Cependant le glaçon, qui leur servait de refuge, continuellement soumis à des chocs au milieu de la débâcle, diminuait de surface à vue d'œil : il fallut

songer à trouver un autre bloc plus solide : cette opération eut lieu sans encombre et les malheureux naufragés eurent presque un mouvement de joie quand, ce débarquement opéré, Joë vint les avertir que son compagnonet lui allaient être à même d'assurer la vie matérielle de tous.

es phoques, qui depuis longtemps déjà avaient complètement disparu,commençaient àse remontrer, et deux de ces animaux avaient déjà succombé sous les coups de ces adroits tireurs. Avoir des phoques, ce n'était pas seulement avoir de la viande fraîche, mais encore c'était avoir de la graisse et de l'huile qui permettraient de faire du feu et qui rendraient possible la cuisson de cette chair déjà si répugnante par elle-même.

Nous avons dit que la nuit polaire, nuit implacable, ininterrompue, avait fait place d'abord à des crépuscules quotidiens, puis à des jours de courte durée. Le 29 avril, le capitaine Tyson, fit réunir tous les naufragés et quand ils eurent formé le cercle :

—J'ai à vous donner, leur dit-il, une nouvelle qui va vous combler de joie. Je ne saurais trop cependant vous recommander le calme et le sang-froid qui seuls peuvent nous permettre quelque espoir de salut. Jurez-moi donc de m'obéir aveuglément.

— Nous le jurons, s'écria d'une seule voix l'équipage.

— Hé bien, mes amis, ajouta le capitaine, éten-

dant son bras vers le sud, regardez attentivement dans cette direction.

Un hourra de joie éclata.

Le soleil qui avait fait son apparition à l'horizon éclairait un ciel pur et sans nuages.

A quelques milles en mer, un navire apparaissait, toutes voiles déployées. Un panache de fumée, qui seul se détachait sur la voûte azurée en flocons blancs, apprit aux abandonnés qu'ils avaient devant eux un steamer. Chacun se mit à l'œuvre pour contribuer à l'établissement de signaux, pour attirer autant que possible l'attention du bâtiment en vue.

Hans et Joë, seuls possesseurs d'armes à feu, tirèrent d'abord un grand nombre de coups de fusil, puis, voyant que le vent qui venait du sud, n'emportait pas sans doute le son jusqu'au navire, ils firent retentir leurs armes simultanément.

Le mât du canot fut hissé sur la partie la plus élevée du glaçon ; pour le grandir on amarra au bout tous les agrès et les rames qui restaient : les hommes se dépouillèrent, malgré le froid très vif, de leurs vêtements, pour en faire des sortes de pavillons.

Les yeux dirigés vers l'horizon, ne quittant pas d'un instant le navire, suprême espoir de délivrance, rien dans sa marche ni dans ses allures n'indiquait qu'il se doutât de la présence des infortunés.

Joë tenta un suprême effort : Il vida sa poudrière dans une peau de phoque qu'il enroula étroitement

autour du corps détonnant et qu'il serra au moyen de cordages empruntés à la barque. Cette sorte de pétard muni d'une mèche fut enfoui dans un trou creusé dans l'épaisseur de la glace et recouvert des plus gros morceaux qu'on put apporter. Le feu fut mis à cette mine qui donna lieu à une détonation sourde mais aussi puissante que celle qu'aurait produit un coup de canon.

Les naufragés anxieux regardaient en vain le navire qui restait aussi immobile que s'il eût été désert.

La nuit survint, et se cramponnant à cette dernière espérance, les naufragés creusèrent dans la glace une sorte de large cuvette dans laquelle ils versèrent tout ce qui leur restait d'huile de phoque. Des morceaux de toile et de cordages effilés formèrent un faisceau de mèches qu'on alluma. Une grande flamme apparut : mais hélas, ils eurent beau activer la combustion, cette flamme large et dégageant une telle chaleur qu'on pouvait à peine approcher, ne put atteindre même la hauteur d'un mètre. Quel espoir d'être remarqués à distance sur un signal si peu visible, quand toute une journée d'efforts s'était écoulée sans succès ?

Le 30 avril, quand le jour reparut, les malheureux naufragés fouillèrent vainement l'horizon : le navire avait disparu, sans avoir conscience de leur existence !

Nous disons qu'il n'y eut là ni parti pris inhumain, ni lâche abandon, comme cela a été reproché au

Polaris, dont tous les efforts devaient tendre à retrouver les malheureux dont l'orage l'avait séparé. Plus tard les naufragés apprirent que le steamer qui leur avait causé cette épouvantable déception était américain et se livrait à la chasse des phoques. C'était *l'Aigle*, commandé par le brave capitaine Jackmann qui, dans bien des circonstances, avait fait preuve de dévouement et avait déjà sauvé dans ces dangereux parages un nombre considérable de naufragés.

Quand les matelots du *Polaris* virent qu'il fallait définitivement renoncer à cette suprême espérance, un sombre découragement s'empara de tous les cœurs. Ils s'étendirent pour la plupart sur la neige, résolus à attendre la mort sans lutter davantage. Ils auraient certainement succombé ainsi jusqu'au dernier, car tout ressort était détendu, toute espérance éteinte, tout courage abandonné.

Tout à coup Hans et Joë, qui seuls tentaient de de lutter encore et n'avaient pas abandonné la partie, signalèrent à l'horizon la présence d'une autre voile.

Cette fois, l'abandon de soi-même était si complet, si universel, que personne ne voulut se lever et concourir à faire des signaux, la plupart refusèrent même de s'assurer par leurs yeux de la présence du navire en vue.

Hans alors prit son léger kayak sur ses épaulest le mit à flot, s'enchassa dans l'ouverture, qui vint le prendre à la ceinture et former un obturateur garantissant le frêle esquif contre tout envahisse-

ment des eaux, et, se glissant à travers les glaçons et les banquises, il s'efforça de se rapprocher du vaisseau libérateur.

Quelques coups de feu qu'il tira dans la direction du sud furent enfin entendus. Le navire, qui était un baleinier à vapeur, la *Tigresse*, commandé par le capitaine américain Bartlett, se dirigea du côté des naufragés et les ayant rencontrés sur leur frêle refuge les fit monter à son bord où les soins de toute nature leur furent prodigués. On se trouvait en ce moment par 53° 35' nord, et les naufragés n'étaient pas à plus de 40 milles de la terre, près de l'île du Loup (Wolf-Island). Leur épouvantable voyage sur les glaçons avait duré *cent quatre-vingt-dix-sept jours*, au milieu d'angoisses incessantes, d'espérances toujours déçues, d'efforts suprêmes et impuissants.

Le capitaine Bartlett emmena les dix-sept naufragés, tous bien portants et sains et saufs, et les débarqua, sans qu'ils eussent perdu un seul d'entre eux, à Saint-Jean de Terre-Neuve. C'est ainsi qu'on reçut les premières nouvelles du succès remarquable des voyages d'exploration du capitaine Hall et que le monde entier apprit, avec une immense stupéfaction, la terrible et merveilleuse épopée de ces dix-sept malheureux.

Pour achever rapidement le récit de cette expédition, nous emprunterons quelques lignes au livre si remarquable de M. Clementz Markham, *les abords de la région inconnue*. Cet ouvrage, qui

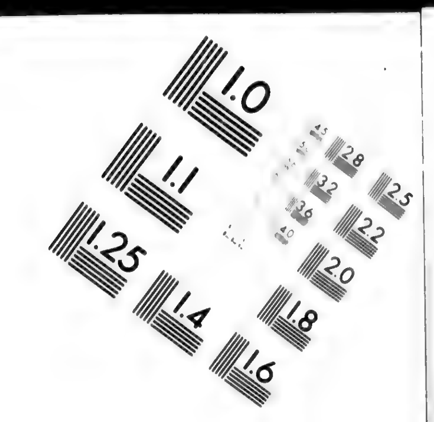
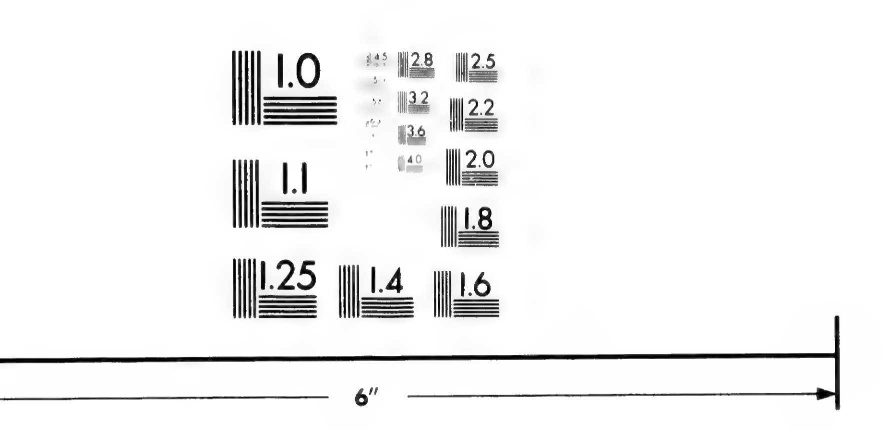
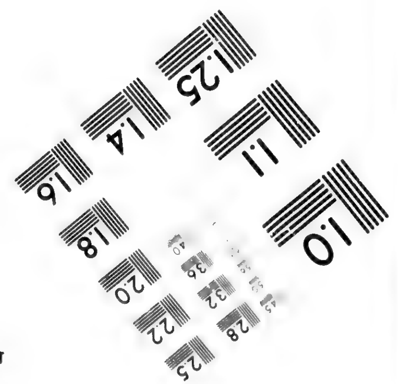


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**






2.8
2.5
3.2
2.2
2.0
1.0

résume tous les faits scientifiques intéressants ressortant des diverses explorations tentées dans les mers polaires, a été traduit en français par M. Henri Gaidoz, professeur de géographie et d'ethnographie à l'école des sciences politiques et membre de la société de géographie de Paris. Il forme un seul volume publié à la librairie géographique, 16, rue du Croissant.

« Pendant ce temps, dit M. Markham, le *Polaris* était poussé au bord par un vent du sud et il faisait côte à l'île de Lyttleton, près de l'entrée du détroit de Smith. Il passa son second hiver dans ces excellents quartiers avec les quatorze hommes qui lui restaient pour équipage. Ils avaient des provisions à foison et ils recevaient beaucoup d'aide des bienveillants Esquimaux.

« En juin 1873, la troupe construisit deux bateaux, avec lesquels elle alla au sud jusqu'à ce qu'ils fussent recueillis par le baleinier *Ravenscraig* dans la baie de Melville. Ils furent finalement débarqués à Dundée par le baleinier *l'Arctique*, en parfaite santé et sans accident.

« Pendant ce temps, le steamer des Etats-Unis *Juniata*, commandé par le lieutenant Merriman, se rendit à Disco pour avoir des nouvelles du *Polaris*. La *Tigresse* fut aussi achetée et fit voile en juillet, sous le commandement du capitaine Greer de la marine des Etats-Unis, pour porter secours au *Polaris* s'il était nécessaire.

« La *Tigresse* est construite pour naviguer dans

les glaces et elle alla jusqu'à l'île de Lyttleton, pour revenir dans la même saison.

« Les nouvelles reçues de l'équipage du *Polaris* fournissent de nouveaux renseignements d'une grande importance. Nous savons maintenant que le navire américain, commandé par le capitaine Hall, remonta le détroit en une saison, sur une distance de 250 milles, sans rencontrer un obstacle d'aucun genre et qu'il atteignit la latitude de 82° 16' nord. Nous savons aussi qu'à son point extrême la mer était encore navigable, avec un ciel d'eau dans la direction du nord.

« Le *Polaris* était un simple steamer de rivière de peu de pouvoir et mal adapté à la navigation dans la glace, avec un équipage, tout compris, de trente hommes, femmes et enfants, dont huit Esquimaux. S'il a pu accomplir un semblable voyage sans difficulté, on peut bien présumer qu'une expédition anglaise bien équipée, dans des circonstances également favorables, pourrait faire davantage[1].

« Un autre point important dans le voyage du *Polaris*, est ce fait qu'il dériva sans accident dans la baie de Baffin, d'une position élevée au nord dans le détroit. Cela prouve que le courant en question maintient la glace en mouvement et l'entraîne au sud, empêchant ainsi que la navigation soit longtemps interrompue. Le salut d'une expédition gouvernementale est ainsi assuré. Et il est bien évident

[1] Le lecteur ne doit pas perdre de vue qu'ici c'est un Anglais qui parle.

que les dangers des régions arctiques sont, dans la plupart des cas, la conséquence directe de l'envoi de navires mal armés, avec un équipage insuffisant et formé d'hommes mal disciplinés. Les dangers réellement inévitables sont parfaitement connus et la plupart d'entre eux peuvent être prévenus par l'expérience et par les inventions modernes. Deux navires, stationnés à de convenables distances, pourraient rester en communication l'un avec l'autre et l'être en même temps avec les baleiniers qui fréquentent annuellement l'eau du nord de la baie de Baffin, et dans les circonstances les plus imprévues et les plus improbables, on a toujours derrière soi une ligne sûre pour la retraite.

« Il y a encore un troisième point dans le voyage du *Polaris* qui fortifie l'argumentation en faveur de l'exploration par le détroit de Smith. Aux quartiers d'hiver par 81° 38' nord, le climat était plus doux qu'il ne l'est plus au sud, et les animaux se rencontraient en abondance, y compris les bœufs musqués. Ce récit concorde avec celui du docteur Hayes, qui put fournir à ses hommes quantité de viande fraîche dans la région moins hospitalière du détroit de Smith. Une expédition gouvernementale, avec des parties de chasse bien organisées, pourra ainsi se procurer une quantité considérable de viande fraîche et avoir par là un espoir de plus de maintenir les hommes en santé et en force. Dans de pareilles circonstances, il n'y a pas de climat plus sain que celui des régions arctiques. »

Nous n'avons plus qu'un mot à ajouter pour compléter le récit de cette expédition, qui a été si féconde en découvertes, en aventures et en renseignements précieux pour la science. A son retour en Amérique, le capitaine Buddington fut l'objet d'une enquête sévère. La mort si subite et si inopinée de Hall avait donné lieu à des bruits sinistres ; quelques-uns allaient jusqu'à prononcer les mots de trahison, d'assassinat, d'empoisonnement. D'un autre côté, le départ si brusque du *Polaris* abandonnant dix-sept hommes de son équipage, sur des glaçons en débâcle, l'absence de toute tentative pour retrouver ces malheureux, avaient fait naître dans les esprits les plus graves soupçons. Heureusement pour Buddington, le professeur Bessels et le second, le lieutenant Chester, prirent vivement son parti et le tirèrent à son avantage d'une enquête sur une entreprise dont bien des détails n'ont pas encore été suffisamment expliqués.

Nous aurons dans la suite de ce volume, quand nous parlerons de la dernière expédition anglaise, commandée par le capitaine Narès, à revenir sur ces parages et sur ce détroit de Smith, qui a déjà été parcouru par tant de grands navigateurs, et qui, encore aujourd'hui, aux yeux d'un grand nombre de géographes, est la route la plus sûre et la plus praticable pour atteindre le pôle nord.

Mais avant de raconter à nos lecteurs les péripéties et les aventures qui ont signalé l'expédition polaire anglaise du capitaine Narès, nous parlerons

d'une autre entreprise, non moins glorieuse et non moins utile, qui a été tentée par les Autrichiens et qui a eu pour chefs deux officiers, l'un M. Payer, lieutenant de l'infanterie autrichienne, l'autre M. Weyprecht, lieutenant de la marine du même pays. Cette expédition est d'autant plus digne d'intérêt qu'elle a été entreprise par une nation moins importante au point de vue maritime et qu'elle a été couronnée par la découverte de terres nouvelles, peut-être d'un nouveau continent.

VIII

EXPÉDITION POLAIRE AUSTRO-HONGROISE DE MM. PAYER ET WEYPRECHT. — DÉCOUVERTE DE LA TERRE DE FRANÇOIS-JOSEPH.

Avant d'entrer en lutte immédiate avec la France, les Allemands ont cherché et réussi à triompher dans les entreprises géographiques, qui favorisent les conquêtes de la civilisation sur le globe ; ils sont ainsi parvenus, dans la seconde moitié du XIXe siècle, à imposer au monde civilisé tout entier, non seulement leurs doctrines, mais encore leurs hypothèses en matière de géographie.

Le docteur Petermann, mort récemment, a exercé sur la science du globe une influence qui s'élève presque à la hauteur d'un pontificat. Il a pu, en ce qui concerne les entreprises géographiques au pôle nord, faire prévaloir ses idées dans les sociétés savantes de Londres, de la Suède et de la Russie, alors même qu'elles étaient combattues par les explorateurs les plus accrédités et les plus éprouvés de ces nations. En France, pour beaucoup de géographes,

il était présomptueux de mettre en doute les vues du grand maître de la science allemande.

Nous devons reconnaître que les hypothèses du docteur Petermann, sur les régions polaires et sur le pôle arctique en particulier, sont fondées sur les études les plus sérieuses et les plus laborieuses. Le docteur Petermann pensait que les courants maritimes, partis de la zône équatoriale de l'Atlantique, et plus particulièrement de la mer des Antilles, sous le nom général de Guff-Stream, vont porter leurs eaux tièdes au-delà des points où on les a jusqu'à présent constatées et que, se donnant rendez-vous autour du pôle, ils y forment une mer libre de glaces.

Le contraste entre l'idée d'un froid d'autant plus vif que l'on se rapproche davantage du pôle, en s'éloignant en même temps de l'action solaire, et l'idée d'une sorte de région tempérée dans la zône même où le froid doit être excessif, ont séduit un grand nombre d'esprits. Les vues du docteur Petermann, contredites avec obstination par les savants qui ont fréquenté les régions polaires, ont été accueillies avec enthousiasme, par la plupart des géographes qui ne sont par sortis des régions tempérées.

La science a, comme les religions, ses articles de foi. L'esprit de l'homme aime à préjuger ce que l'impuissance de ses ressources l'empêche de constater. L'hypothèse de la mer polaire libre est encore, pour beaucoup de gens, restée à l'état d'acquisition scientifique. Elle serait aujourd'hui considérée

comme indiscutable, si des savants de la plus haute valeur, parmi lesquels il faut placer M. Nordinskiöld, dont nous avons déjà parlé et dont nous parlerons longuement encore dans ce volume, ne l'avaient constamment combattue, en invoquant une succession de preuves expérimentales qui n'ont trouvé aucune exception sérieuse.

Dans toutes les sociétés savantes où la géographie joue un rôle quelconque, ce grand débat a trouvé les approbateurs et les détracteurs les plus passionnés. Le pôle est-il accessible par la navigation comme l'affirment les Allemands? Ne peut-on, dans l'état actuel de la science, y faire de découvertes sérieuses qu'à l'aide de traîneaux, comme l'affirment tous les navigateurs dans les mers qui touchent aux régions boréales? Les faits invoqués par ceux-ci, infirmaient la théorie de ceux-là. Quelque séduisante que fût la théorie et quelque crédit qu'elle trouvât auprès du public, il lui fallait une démonstration expérimentale.

Les Allemands avaient à cœur d'obtenir cette démonstration. Ils employèrent toute leur influence pour organiser des expéditions maritimes vers le pôle. Trois campagnes successives, directement organisées par le docteur Petermann, autour du Spitzberg, avaient, malgré les contributions pécuniaires des adeptes de la géographie allemande, complètement échoué depuis 1867. Cet échec était cruel, mais dans les trois cas, on pouvait invoquer l'excuse des accidents auxquels

sont sujettes toutes les entreprises maritimes.

Les lieutenants Payer et Weyprecht tentèrent de faire une nouvelle et décisive expérience. Nous avont dit que M. Weyprecht appartenait à la marine autrichienne. Le lieutenant Payer, qui réussit à l'associer à ses vues, s'était acquis déjà une réputation méritée par ses ascensions et ses explorations hardies dans les Alpes du Tyrol. Nos lecteurs apprécieront mieux ses talents et son caractère, quand nous leur aurons raconté, au moins sommairement, une campagne dont il avait fait partie et qui avait été dirigée par le docteur Petermann sur la côte occidentale du Groënland.

En 1868, le savant directeur des Mitheilungen de Gotha, aidé par les secours pécuniaires que lui procurait une association privée, avait fait équiper un petit bâtiment, *Germania*, et en avait donné le commandement au capitaine Koldewey; le navire ne put pas même atteindre le Groënland et, voyant le passage complètement fermé par les glaces, se dirigea vers le Spitzberg. Cette première expédition, complètement manquée, se termina le 30 septembre 1868, par le retour de la *Germania*, dans le port de Bergen.

Le capitaine Koldewey signala, parmi les obstacles qui s'étaient opposés à la réussite de l'entreprise, la mauvaise construction de son navire et le manque de solidité de sa coque. Le docteur Petermann donna des ordres pour que la *Germania* réparée fût mise à même d'entrer de nouveau en

campagne. Un revêtement extérieur en fer boulonné et rivé fut appliqué contre le corps du bâtiment ; puis par-dessus, on mit encore une couche de feuilles de fer, de telle sorte que la glace trouvât un obstacle contre l'arrachement du calfatage des joints du navire.

La *Germania* était un petit vaisseau jaugeant à peine 140 tonneaux; elle avait 6^{m},60 de maître bau et calait neuf ou dix pieds d'eau.

Le lieutenant Payer fit partie de la seconde expédition tentée par la *Germania*, qui fut suivie par un autre navire, la *Hansa*.

Les deux bâtiments s'étant séparés accidentellement vers le 74e parallèle, la *Hansa* fut bloquée par les glaces et écrasée par la pression. L'équipage, comme celui du *Polaris*, n'eut que le temps de s'échapper, de déménager le navire et de se réfugier sur un énorme glaçon.

Nous ne raconterons pas ici le martyrologe de ces malheureux, car leurs aventures furent bien peu différentes de celles des marins américains. Grâce aux embarcations qu'ils avaient conservées, ils parvinrent à gagner le port de Friedrichsthal, au sud du Groënland, d'où un vapeur les ramena à Copenhague, le 1er septembre 1870.

La *Germania*, qui portait à son bord le lieutenant Payer, fut plus heureuse et parvint à se frayer un chemin à travers les icebergs. Elle atteignit ainsi la côte de Groënland, près du lieu appelé Terre-du-roi-Guillaume, et elle se réfugia dans une petite baie

de l'île Sabine, qui fait partie de l'archipel du Pendule. Là, elle se trouva bloquée par les glaces au milieu du dédale de petits canaux, qui séparent une multitude d'îles montagneuses.

On resta immobilisé jusqu'au moment où les glaces se montrèrent assez résistantes pour porter des traîneaux. Ce fut pendant la seconde quinzaine de septembre que le capitaine Coldewey se mit à explorer, avec ses savants compagnons, les différentes îles formant l'archipel.

La *Germania* ne put se mettre à flot que le 22 juillet 1870, mais elle tenta vainement de se diriger plus avant dans le nord ; des glaces permanentes lui opposèrent une barrière infranchissable. Il fallut en conséquence, se résigner au retour et le petit navire vint, le 11 septembre, se réfugier dans le fleuve le Weser.

Cette exploration mit d'autant plus en relief le lieutenant Payer, qu'elle revint avec un important bagage d'observations scientifiques. Nous laisserons, sur le régime des glaciers du Groënland et sur les études qu'en fit M. Payer, la parole à M. Charles Grad, dans le bulletin d'août 1871 de la Société de géographie de France.

Les glaciers du Groënland, comme ceux qu'on rencontre dans toutes les régions montagneuses de l'intérieur des continents, sont soumis à une loi de descente lente mais continue. Le glacier marche sans cesse, quelque faible d'ailleurs que soit la pente le long de laquelle il glisse.

« Tous les glaciers du Groënland, dit M. Grad, n'atteignent pas la mer ; dans ce cas, leur extrémité ne donne pas issue à des torrents comme ceux des Alpes. M. Payer en a vu sortir de véritables fleuves jaillissant par des voûtes immenses. Quand les glaciers dépassent les côtes et s'avancent dans la mer, le courant d'eau formé sous la glace n'en est pas moins sensible. Il se manifeste par une sorte de bouillonnement pareil à celui de fortes sources, en avant des glaces. Ce bouillonnement indique la marche du courant intérieur. L'eau bouillonne comme si elle était animée par une sorte de tourbillon, et est colorée par la boue, provenant du frottement du glacier sur les roches du fond; des nuées d'oiseaux marins y plongent sans cesse afin d'en tirer leur nourriture.

« Lors de son séjour au Groënland, M. Rinck a observé ce fait dans le Quanefiord, près de Frederikshaab. Les glaces intérieures pénètrent dans ce bras de mer par ses deux extrémités, M. Kink vit distinctement, dans la branche méridionale, du haut d'une colline, située à un millier de mètres de distance, ce bouillonnement caractéristique, semblable à celui de fortes sources jaillissant du fond, sur une surface de plusieurs hectares, tandis que des foules de mouettes voltigeaient au-dessus comme auprès d'un banc de poissons. De plus le bras de mer était coloré par une eau limoneuse, sans qu'un fleuve fût sensible du côté de la terre. Le mouvement de la glace se manifestait aussi par de légers

crépitements, tandis que les fragments de petite dimension se détachaient de la masse et sombraient dans l'eau.

« Les indigènes qui accompagnaient l'expédition prétendaient que les *sources* (nom sous lequel ils désignent cette espèce de courant) étaient visibles de ce point seulement, mais qu'ici elles n'étaient rien en comparaison de celles de la branche septentrionale dont le fond cependant n'était pas accessible alors. D'un autre côté, l'eau douce des courants sous-marins d'origine terrestre ne gèle pas en hiver; les phoques y établissent leur séjour de prédilection à l'intérieur des bras de mer et des golfes, où ils débouchent quand les baies et les autres parties du littoral sont prises de glace. »

Nos lecteurs nous pardonneront cette courte digression qui a bien d'ailleurs son intérêt. Avant d'entrer dans le récit de l'expédition austro-hongroise de MM. Payer et Weyprecht, il nous a paru utile de faire connaître les expéditions maritimes antérieures du premier, que son titre de lieutenant d'infanterie pourrait désigner d'abord comme incompétent dans une entreprise de cette nature.

Ces explications fournies, nous entrerons dans le vif de la question et nous emprunterons au rapport des chefs de l'expédition les détails qui nous sembleront les plus propres à intéresser les lecteurs, en ayant soin d'en élaguer toutes les questions qui pourraient leur sembler trop scientifiques et par suite détourner leur attention des évènements qui

ont signalé cette belle entreprise. Nous citerons parfois textuellement le rapport; d'autres fois nous nous contenterons d'analyser les faits qui y sont consignés.

L'échec des précédentes expéditions polaires allemandes avait à peu près découragé la générosité publique, MM. Payer et Weyprecht, bien décidés, à en tenter une nouvelle, se contentèrent des plus modestes subventions. Ils n'attendirent pas qu'on leur confiât un de ces navires polaires, dans lesquels sont mises en valeur toutes les ressources de la construction navale, et qui parfois semblent d'autant moins heureux qu'ils sont plus savamment construits. Ils s'embarquèrent au printemps de 1871 sur une de ces barques norwégiennes qui font la pêche dans les mers arctiques, et dont certainement les équipages nous auraient rapporté depuis longtemps de curieuses révélations, si les marins qui les composent avaient été initiés aux explorations géographiques.

Sur cette grossière embarcation, où ils se trouvaient accompagnés de sept matelots, ils accomplirent, au milieu des plus grands dangers, une reconnaissance de l'océan Glacial, entre le Spitzberg et la Nouvelle-Zemble; mais en dépit de leur obstination, ils se virent continuellement arrêtés par une barrière de glace qui paraît s'étendre, sauf quelque accident temporaire et imprévu, sans solution de continuité, à 23 ou 24 degrés du pôle nord.

De retour en Autriche, ils reçurent les plus chaudes félicitations sur l'énergie dont ils avaient

fait preuve. Deux personnages très riches et très influents se firent les promoteurs d'une souscription destinée à mettre les deux explorateurs en état de tenter une nouvelle expédition avec toutes les ressources dont peut disposer la science.

Ces deux grands personnages, les comtes Zichy et Wilczec, n'épargnèrent ni leur argent ni leurs peines; le comte Wilczec en particulier fréta un bâtiment dont il prit le commandement et qui, devançant les voyageurs jusques dans les parties les plus dangereuses du littoral de la Nouvelle-Zemble, y établit, comme nous le verrons tout à l'heure, un dépôt de vivres et d'approvisionnements de tout genre. Ces sortes de magasins, semblables à celui du Mitterhuk, sont pour les explorateurs la plus précieuse des ressources; on peut s'y ravitailler aux moments critiques, plusieurs semaines avant d'atteindre un port de quelque importance. Le navire du comte Vilczec s'appelait l'*Isbjern.* Il s'y embarqua accompagné du baron Sterneck, du géologue Hans-Hœfer, du photographe Berger et de son veneur, et il se mit en route pour la Nouvelle-Zemble.

MM. Payer et Weyprecht, grâce au concours de leurs mécènes, firent fréter un navire spécial, le *Tégéthoff*, qui devait emporter le personnel même de l'expédition.

C'était un de ces bâtiments en bois dont la coque épaisse, solidement étançonnée, est capable de supporter les pressions effroyables des montagnes de glace entre lesquelles nos plus forts vaisseaux

cuirassés seraient brisés comme un verre fragile. Ce bâtiment muni, indépendamment de sa voilure, d'une forte machine à vapeur, reçut le nom de cet amiral, qui s'illustra dans la guerre austro-prussienne par une grande victoire navale sur la flotte italienne, alors alliée à la Prusse.

L'équipage se composait en majorité de Hongrois, d'Autrichiens et d'Italiens; c'était un peu la tour de Babel. Le chirurgien docteur Kepes était Madgyar; beaucoup d'hommes de l'équipage venaient de l'Adriatique et étaient Dalmates; la confusion des langues était complète, on parlait anglais, italien, allemand, norwégien et slave.

Le capitaine Carlsen, vétéran des mers arctiques, qui avait reçu le poste de pilote du navire, donnait ses ordres dans un norwégien mélangé d'italien, le docteur Kepes parlait en latin et en madgyar et deux matelots parlaient un curieux dialecte, l'allemand du Tyrol, que le lieutenant Payer pouvait seul comprendre.

Le *Tegethoff* jaugeait 230 tonneaux; il pouvait emporter des provisions de tout genre pour trois ans.

L'expédition partit de Brême le 13 juin 1872; elle compléta son armement sur la côte septentrionale de la Norwège. A Tromsoë, centre principal des pêcheries norwégiennes dans les mers arctiques, grâce à l'aide éclairée du sir Léopold Mac Clintock, elle se munit d'un équipage de traîneaux et de chiens qui, en dépit des dénégations des savants

allemands, devaient jouer le principal rôle dans les futures découvertes.

Le 14 juillet le *Tegethoff* quitta Tromsoë et il arriva le 10 août en vue des côtes de la Nouvelle-Zemble. Après avoir traversé d'épaisses glaces flottantes occupant près de cent milles d'étendue, les voyageurs rencontrèrent, le 12 août, le sloop *Isbjern*, monté par le comte Vilczec près des îles Pancratieff et les deux bâtiments naviguèrent de conserve dans un étroit chenal continental, le long de la côte, jusque sous les îles Barentz. Des vents violents du sud-ouest les retinrent là, jusqu'au 21 août, sous 76° 16' latitude nord et 58° 77' longitude est.

Le 18 pourtant fut un jour de fête : c'était l'anniversaire de la naissance de l'empereur François-Joseph. On mit des couverts pour douze convives et l'on se prépara à célébrer à table la patrie absente. Le menu se composa d'une cuisse de renne, d'ours rôti sur le gril, de six bouteilles de vin de la Moselle, de six de vin de Hongrie, de six de Champagne et d'un grand gâteau de Noël.

Le 21, le vent du nord-est se déclara ; les deux navires se séparèrent et pendant que l'*Isbjern* se dirigeait par le sud vers les côtes septentrionales de Russie, le *Tegethoff* s'avança à la vapeur, en suivant la direction est-nord-est, dans des glaces dont la division lui livrait passage.

Dans l'après-midi, ils atteignirent une grande étendue de mer libre ; mais, vers minuit, ils trouvè-

rent au nord-est la mer complètement prise. Le vent avait soufflé avec violence et la glace s'était recomposée si vite autour du *Tegethoff* qu'en très peu de temps toute eau disparut aux alentours. M. Weyprecht, qui commandait le navire, l'avait mis à l'ancre près d'un gros glaçon, avec la conviction qu'il allait être enfermé.

Cependant jusqu'au 9 septembre, il n'y eut pas de changement ; la glace s'étendait très compacte ; dans aucune direction on ne voyait l'eau ; le navire s'avançait avec de légères brises, tantôt vers l'est, tantôt vers l'ouest, enfin un vent frais nord-est vint, le 9 septembre, briser la glace en plusieurs grands îlots; mais le navire resta pris au milieu de l'un d'eux.

Tous les efforts faits, soit à l'aide de la vapeur, soit à force de bras, pour le débarrasser et le conduire jusqu'à une flaque d'eau, furent vains, bien que le navire prisonnier ne fût pas éloigné de plus de 500 mètres des bords du glaçon qui l'avait enserré.

Les vents se mirent alors à jouer avec le *Tegethoff* comme un chat joue avec une souris ; le navire fut poussé avec son glaçon, tantôt vers l'ouest-nord-ouest, tantôt dans une autre direction. Le 1er octobre, il se trouvait par 76° 50' latitude nord et 60° 32' longitude est. Ce jour-là, les côtes de la Nouvelle-Zemble disparurent.

« Vers cette époque, dit M. Weyprecht, commen-

cèrent les tassements dans la glace, notre îlot devint de jour en jour plus petit et se brisa enfin le 13 octobre, en mille morceaux, sous une terrible pression qui s'accusait dans tous les sens. Pendant quelque temps il sembla que le navire allait être écrasé; mais alors il fut soulevé de plusieurs pieds et couché à bâbord. »

M. Payer a fait de cette partie de l'expédition un récit dramatique auquel nous emprunterons les détails suivants[1] :

«Notre position, dit-il, était misérable; le 13, elle devint terrible. Ce jour là la léthargie, dans laquelle tout autour de nous avait été si longtemps enseveli, fut remplacée par une vive agitation, et dès ce moment nous fûmes en proie à la pression violente des glaces. Bien des fois nous dûmes nous préparer à nous sauver, au cas où le navire coulerait, et tout cela au milieu de la nuit polaire, et sans savoir où chercher notre salut.

« Cependant on avait fait des préparatifs pour l'hivernage. Le pont était couvert de neige; une tente s'étendait en avant du grand mât et un rempart de glace était fixé autour du navire. Ce rempart demandait à être réparé fréquemment à cause du mouvement de la glace.

« On prenait un soin particulier pour ne pas laisser l'équipage inactif. On mettait régulièrement

[1] Voir les *abords de la région inconnue* et le *bulletin* de la société de géographie de France, octobre 1874.

des sentinelles, on prenait de l'exercice et on tenait une école...

« L'incertitude de notre situation rendait nécessaire d'avoir sans interruption une sentinelle sur le pont, et de la sorte, nous étions régulièrement instruits de l'approche des ours blancs, dont la chair formait une addition importante à notre régime. Néanmoins l'état sanitaire à bord, pendant le premier hiver, laissa beaucoup à désirer, de sorte que notre excellent chirurgien, le docteur Kepes fut complètement occupé.

Le scorbut et les affections des poumons firent leur apparition en dépit de toute précaution; le premier était causé en partie par la congélation accidentelle de l'humidité qui couvrait les murs de nos cabines et en partie par la dépression mentale due à notre position critique. Celle-ci disparut seulement quand nous eûmes plus d'espérance dans l'avenir et quand le travail de l'été tint chacun complètement occupé.

« Notre petite provision de vin était réservée pour l'usage des malades; le reste se contentait d'une ration journalière de vin artificiel que nous préparions à bord avec de la glycérine, du sucre, de l'extrait de viande, de l'acide tartrique, de l'alcool et de l'eau. Une petite planche, suspendue au-dessus du poêle de la cabine, nous donnait chaque semaine un peu de cresson et de chou pour les scorbutiques. Les chiens, dont le nombre, à ce moment-là, était réduit à sept, étaient logés sur le pont dans des

boîtes garnies de paille. On les nourrissait d'abord de viande de cheval séchée et plus tard de chair de phoque et d'ours.

« Le 28 octobre, le soleil disparut au-dessous de l'horizon pour ne plus se lever de cent-neuf jours. Tous les oiseaux nous avaient quittés et pendant cinq longs mois d'hiver, nous fûmes obligés de brûler des lampes dans nos cabines.

« Pendant des semaines entières, il était presque impossible de quitter le navire. La nuit polaire était rarement de cette clarté indescriptible qu'on a remarquée à terre et que nous avions nous-mêmes constatée sur les côtes du Groënland. Toutes les fois qu'un changement de température forçait l'étendue de glace à se briser, il sortait des fissures, d'épaisses vapeurs, qui non seulement obscurcissaient encore le ciel généralement couleur d'encre, mais qui en même temps produisaient cette immense quantité de brouillard que nous observâmes surtout pendant notre second hiver.

« Une belle neige tombait presque continuellement. Dans le cours de l'hiver 1873-74, elle atteignit une hauteur de 12 pieds et à l'arrivée du printemps, notre navire était enseveli dans la neige, bien que celle tombée l'hiver précédent eût presque entièrement disparu pendant l'été.

« Nos observations sur l'évaporation de la glace de la nuit polaire concordent avec les résultats obtenus par Parry sur l'île Melville. Les vents se

contrebalançaient l'un l'autre aussi bien pour leur direction que pour leur force.

« Une hutte en charbon avait été construite sur la glace au cas où le navire serait perdu, mais elle fut détruite par un mouvement de la glace, le jour de Noël. Nous nous regardâmes heureux de passer cette journée tranquilles dans nos cabines et tout entiers à nos pensées de famille.

« Le premier jour de la première année ne nous apporta pas l'espoir de la délivrance. Le navire dérivait vers le nord-est et même nous nous imaginions que nous pourrions être portés vers la côte de la Sibérie. Le destin néanmoins en avait ordonné autrement, car, après que nous eûmes traversé le 73e degré de longitude, le vent tourna, et en conséquence, sans plus d'espoir qu'auparavant, nous dérivâmes vers le nord-ouest. »

Cette phrase de M. Payer nécessite une explication.

Quand le *Tegethoff* avait été emprisonné dans les glaces, il se trouva enserré au milieu d'une sorte d'île flottante et dans un amphithéâtre dont il était presque impossible d'escalader les gradins.

Plus d'horizon, plus de point de repère pour se rendre compte de sa situation. Seuls, les instruments de mathématiques, vinrent indiquer aux naufragés que l'immense bloc qui les enșerrait ne cessait d'être en mouvement sous l'action de légères brises qui soufflaient tour à tour en sens contraires.

Reprenons maintenant le récit du narrateur :

« Le 16 février, le soleil reparut au-dessus de l'horizon, et le 25, la pression de la glace qui nous avait tourmentés jusque-là et nous avait littéralement enfermés dans un mur de montagnes escarpées de glace, cessa d'une façon aussi brusque qu'elle avait commencé. Le froid continua à être rigoureux; la température moyenne de février fut — 35° centigrades, vers la fin du mois elle atteignit son maximum — 46° 11'. Ce froid pourtant se supporta aisément, car la cabine fournit un moyen facile de se réchauffer; aussi plusieurs de nos hommes ne mettaient-ils leurs vêtements de fourrure qu'à contre-cœur et seulement quand ils étaient commandés sur le pont.

« Les aurores boréales, dans leur ineffable beauté, illuminèrent le ciel pendant toute la durée de l'hiver, mais elles devinrent moins nombreuses à mesure que les jours augmentèrent. Elles paraissaient généralement au sud, et c'est rarement qu'on voyait plus d'une couronne la même nuit. Après le commencement d'octobre, elles furent le seul incident qui nous vint de l'extérieur. Comme de puissants fleuves, elles traversaient impétueusement le ciel, quelquefois de l'ouest à l'est, d'autres fois dans une direction contraire, et la couronne s'évanouissait aussi rapidement qu'elle paraissait. Elles étaient dans leur intensité de huit à dix heures du soir et leur apparition n'était jamais accompagnée ou suivie de bruit. Les plus magnifiques d'entre elles furent généralement des signes précurseurs de mauvais temps.

« Dans l'été 1873, nous vîmes renaître notre espoir de voir bientôt se briser notre glaçon, ce qui eût été notre délivrance.—Dans le courant de l'été, nous observâmes une température maximum de 17° 5'. La température moyenne de l'année précédente avait été de 16° 25'. Notre espoir reposait sur l'évaporation de la glace, causée par l'effet puissant du soleil, et sur sa désagrégation sous l'action du vent et des vagues, mais nous ne comptions pas sur le dégel dans une mer dont la température à la surface ne s'élevait jamais au-dessus du point de congélation. La conversion progressive de la glace de la surface en fange se manifestait de jour en jour.»

Le 22 janvier 1873, un mur de glace de plus de 30 pieds de haut s'était dressé en quelques minutes à une faible distance du navire. Des tassements ininterrompus s'étaient fait sentir pendant presque tout l'hiver. La glace avait été dans un mouvement continuel : chaque jour, il se formait de nouvelles fentes et de nouvelles ruptures. Chacune d'elles, en se rejoignant, amenait de nouveaux amas de glace.

Dans ces conditions, on le comprend, la position du navire était soumise à de continuels changements. Tantôt il était soulevé plus haut et tantôt il retombait plus ou moins. Dans cet état de choses, le commandant sentit qu'il devait tout préparer pour pouvoir quitter le navire à tout moment et dans le plus bref délai. Du charbon et des provisions de bouche pour dix mois, puis du matériel pour une maison d'habitation, furent tenus prêts, en partie sur le pont,

et en partie déposés sur la glace où l'on descendit aussi deux barques.

Sous l'action bienfaisante du soleil qui ne quittait plus l'horizon, les rochers et les murs de glace s'écroulèrent et s'évaporèrent, jusqu'à ce que la mer qui environnait le *Tegethoff* fût presque entièrement couverte d'une couche épaisse et chaotique de fange.

Le 15 avril, M. Weyprecht fit commencer les travaux pour dégager le navire. Les parois de neige, dont on l'avait cuirassé pour le protéger et amortir le choc des glaçons, furent abattues ; le gouvernail fut débarrassé et enlevé. A ce moment, le *Tegethoff* était soulevé vers l'arrière de trois pieds et demi et légèrement incliné à babord.

Avant tout, le commandant fit percer dans les glaces, autour de la quille, vingt-et-un grands trous dans lesquels il espérait pouvoir faire jouer les scies pour mettre le navire à flot. Mais cela fut impossible parce qu'ils ne trouvèrent qu'à babord la glace assez faible pour qu'on pût employer les scies.

Dans la plupart des trous, on ne trouva l'eau qu'à 12 ou 20 pieds et on rencontra alors une seconde couche de glace au-dessous ; en quelques endroits, il fut même impossible de percer cette masse. M. Weyprecht fit alors commencer les travaux en avant et à babord. Les scies longues de douze pieds furent allongées encore et des scies plus lourdes furent faites avec du fer battu provenant des chau-

dières ; on construisit des ciseaux et des forets avec les plus lourdes ancres de glace.

Le travail que cela nécessita fut excessivement pénible et ingrat. On ne pouvait scier que de petits morceaux qui devaient être écrasés et extraits pour donner du jeu. On essaya de la mine : ce moyen resta entièrement inefficace, sinon pour détruire les blocs sciés au dehors. On ébaucha de cette manière et avec lenteur un bassin dans lequel le vaisseau devait être placé et on avança des deux côtés du centre de la quille. Quand on arriva à la hauteur du point où est est fixé le grand mât, tout travail devint inutile ; la glace était si épaisse vers l'arrière qu'on ne put la percer d'aucune manière. A trente pieds de profondeur on rencontrait encore de nouvelles couches de glace.

Pendant l'été, le navire eut son arrière soulevé de plus en plus par la débâcle. Dès le mois d'août il commença à pencher si fort à babord qu'il dut être étayé par les arcs-boutants de réserve et par les vergues à la base des mâts. En septembre, il se forma de la glace nouvelle si forte qu'il fallut faire cesser les travaux.

Rendons maintenant la parole à M. Payer qui a cru devoir passer légèrement sur ces travaux de son compagnon de route, désirant sans doute lui garder la primeur de ce récit.

« Notre glaçon variait considérablement d'étendue de temps à autre. Pendant le dernier hiver, il se brisait presque journellement et gelait ensuite

d'une façon subite. En août 1873, il avait de 5 à 7 milles de diamètre.

« En juillet, les vents du nord nous poussèrent au sud jusqu'à la latitude de 79°, mais le mois d'août nous vit dériver de nouveau vers le nord. *Je dois dire nettement* que rien ne justifia, pour nous, l'opinion que ces mouvements de dérive fussent, à aucune époque, dûs à des courants océaniques. Les vents seuls les causaient, et la cessation du vent amenait la cessation dans le mouvement de la glace. Je fus frappé par cette particularité que la direction vers laquelle nous dérivions était toujours celle où nous poussait le vent, et que notre navire avait pivoté seulement la valeur d'un degré en arc de cercle pendant les quatre mois qui s'écoulèrent avant l'hiver...

« Notre espoir que la glace se briserait diminuait de jour en jour, bien que nous entendissions souvent ce bruit désagréable de la glace qui se désagrège, et que de sombres raies à l'horizon indiquassent l'existence de larges fissures. Nous étions déjà résignés à la nécessité de passer un second hiver aussi inactif et aussi périlleux que le premier, quand survint tout à coup un changement favorable.

Nous avions été jusque-là poussés dans une partie de la mer Arctique qui n'avait pas encore été visitée, mais bien que nous fussions au guet, nous n'avions encore pu découvrir aucune terre, ce fut donc un évènement de réelle importance quand, le 31 août, nous fûmes surpris par l'apparition soudaine d'une

contrée montagneuse, située environ 14 milles au nord et que le brouillard avait jusque-là cachée à notre vue.

« A ce moment, toutes les anxiétés passées furent oubliées, nous voulions nous hâter vers la terre et pourtant nous sentions bien que nous ne pourrions aller au delà de la barrière que nous imposait notre glaçon, pendant des mois nous eûmes à subir le tourment de Tantale.

« Près de nous, et en réalité presque à notre portée, s'étendait une nouvelle mer polaire, riche en promesses de découverte, et pourtant, comme nous dérivions à la marée des vents, et comme nous étions entourés, nous n'en pouvions approcher.

« Enfin, vers la fin d'octobre, nous nous trouvâmes à 3 milles de distance d'une des îles, au large de la masse principale de la terre. Laissant là toute autre considération, nous nous frayâmes un chemin sur la glace remplie d'aspérités et d'obstacles et nous posâmes pour la première fois le pied sur cette terre inconnue par une latitude de 79° 54' nord.

« La glace qui couvrait la mer au contact du rivage avait seulement un pied d'épaisseur, et il était évident qu'un chenal d'eau libre avait existé pendant l'été précédent. On peut à peine s'imaginer une île plus triste, plus désolée que celle où nous venions d'aborder. La neige et la glace seules couvraient des pentes gelées et remplies de débris. Cependant l'île avait pour nous une si grande importance que

nous lui donnâmes le nom du comte Wilczek, le promoteur de notre expédition.

Le soleil nous quitta pour la deuxième fois le 22 octobre. Néanmoins nous profitâmes des quelques heures de crépuscule qui nous étaient encore accordés pendant la semaine suivante et nous entreprîmes quelques excursions à une douzaine de milles du navire; malheureusement il nous fut impossible de nous faire une idée de la configuration du pays. Etait-ce seulement de petites îles aglomérées et semblables à celle que nous avions pour voisine? Etait-ce un continent? Les masses blanches que nous apercevions de ci de là sur les sommets des montagnes étaient-ils des glaciers. Autant de questions que nous ne pouvions résoudre.

« L'obscurité croissante de la nuit polaire rendait, pour le moment, impossible toute tentative d'observation, et nous étions envahis par la crainte que des vents soufflant du nord, ne vinssent nous arracher à la situation que nous occupions, avant que le retour du jour nous permît de recommencer nos investigations. Cependant, la fortune continua à nous favoriser. Pourtant notre position semblait n'être rien moins que sûre. Des vents du sud-ouest nous avaient poussés près de la terre, et pendant la moitié d'octobre, nous souffrîmes encore sérieusement de la pression de la glace. En présence des dangers qui nous menaçaient, nous prîmes les mêmes mesures de précaution que nous avions prises pendant l'hivernage précédent, et nous nous mîmes en

mesure de pouvoir quitter le navire en un instant.

« Notre seconde nuit polaire, qui cette fois dura 125 jours, se passa sans nous causer les mêmes terreurs que la précédente. La pression des glaces cessa et notre navire, toujours enchaîné dans son étroite prison, resta immobile en vue de la terre nouvellement découverte. Nous étions ainsi immobilisés à une distance de trois milles de la côte la plus rapprochée.

« Cette situation eut pour l'expédition un résultat décisif, elle nous permettait d'envisager l'avenir avec une certaine assurance ; non seulement elle ranima la confiance de l'équipage, mais encore elle nous permit de nous livrer de nouveau aux observations magnétiques que M. Weyprecht poursuivit conscencieusement pendant toute la durée de l'hiver. Il était aidé dans ce travail par les éminents MM. Brosch et Orel.

« Ce fut ce dernier, qui établit, d'une façon précise, la longitude et la latitude du point où nous hivernions. Ce point était situé à 59° longitude est et à 79°,51' latitude nord.

« Pendant l'hiver de 1873-74, nous eûmes à subir une quantité de neige beaucoup plus considérable que celle qui était tombée l'hiver précédent ; le vent du nord nous apporta pendant plusieurs jours des tourbillons qui formaient de véritables tempêtes de neige.

« Lorsque la nuit polaire fut complète et arriva à son maximum, il devint impossible de distinguer

la nuit du jour, tant l'obscurité était régulièrement profonde. Cette nuit mortelle dura pendant des semaines entières.

« Nous célébrâmes la nuit de Noël, dans une maison de glace construite sur la banquise ; puis, le froid alla en augmentant, et le mercure resta longtemps gelé, comme nous l'avions vu pendant notre premier hivernage.

« Les visites des ours blancs étaient plus fréquentes que nous ne les avions encore vues pendant les saisons précédentes. Ils arrivaient si près du navire, que nous pouvions les abattre en tirant sur eux du haut du pont de véritables feux de peloton.

« Ces ours sont à coup sûr beaucoup moins redoutables que ceux que j'avais eu à combattre dans le Groënland oriental ; là, j'avais vu un de ces terribles tardigrades nous attaquer de front et emporter un homme hors du navire. Près de la terre que nous venions de découvrir, ils prenaient habituellement la fuite dès qu'ils nous apercevaient.

Nous pûmes faire là une observation qui a une certaine importance, au point de vue de l'histoire naturelle. On a beaucoup discuté pour savoir si les ours passent l'hiver engourdis ou ensommeillés. Nous remarquâmes que, dans le nombre considérable d'ours blancs que nous avons tués pendant nos deux hivernages, nous n'avons pas trouvé une seule femelle. Or, pendant la seconde expédition en traîneau que nous fîmes au printemps de 1874, nous découvrîmes un trou formant une sorte de sou-

terrain, dans une butte de neige au pied d'un rocher; cette tannière était habitée par une ourse et ses petits. Il y a donc lieu de penser que, pendant la saison rigoureuse, les mâles seuls secouent leur torpeur pour aller aux provisions et pour nourrir leur famille. Dans nos rencontres avec ces dangereux adversaires, nous avons reconnu que la meilleure portée pour les abattre est de 50 à 80 mètres.

« Les 67 ours blancs que nous avons tués formaient entre eux une quantité de 12,000 livres de viande fraîche ; ils nous fournirent le moyen le plus certain et le meilleur de combattre le scorbut qui avait atteint plusieurs hommes de l'équipage. Les soins du docteur furent aidés par la réapparition du soleil qui se montra le 24 février, la plupart de nos malades furent sauvés. Seul, le machiniste Krisch, qui avait probablement apporté en s'embarquant, les germes d'une maladie de poitrine, succomba le 16 mars, à 4 heures de l'après-midi, d'une tuberculose. Il fut inhumé le 19, et on érigea plus tard, sur son tombeau, une croix solide avec une plaque commémorative en cuivre.

« Malgré ce résultat sanitaire, relativement satisfaisant, nous reconnûmes que la provision de médicaments s'épuisait et nous comprîmes qu'un troisième hivernage, s'il devenait nécessaire, serait fatal à beaucoup d'entre nous.

« Cette considération, jointe à la certitude que notre navire était indissolublement rivé sur sa banquise, et enfin la probabilité que le Tegethoff, sou-

levé comme il l'était chavirerait à la fonte des neiges, firent prendre à l'état-major réuni la résolution d'abandonner le bâtiment à la fin de mai et de tenter un retour en Europe, au moyen de nos chaloupes et de nos traîneaux.

« En attendant, en convint qu'on ferait de grandes excursions en traîneaux, afin d'explorer le pays que nous avions découvert et à l'ensemble duquel nous avions donné le nom de terre de François-Joseph, en l'honneur de notre empereur.

« Une telle entreprise n'était pas sans danger et nous devions beaucoup compter sur le hasard. Si notre navire était emporté avant notre retour, nous devions nous considérer comme perdus, mais cette exploration était si importante que nous résolûmes de la tenter quoiqu'il pût advenir. »

Le mois de mars était arrivé, M. Weyprecht avait convoqué les officiers pendant la durée du mois précédent, afin de les consulter sur les mesures à prendre, et tous s'accordèrent à donner au lieutenant Payer l'autorisation de tenter des excursions et de pousser des reconnaissances le plus loin possible dans les terres avoisinantes.

L'intrépide explorateur se mit en route le 10 mars. Accompagné des tyroliens Haller et Klotz, des matelots Cattarinitch, Lettis, Popischill et Lukinovitch, ils quittèrent le *Tegethoff*, avec un traîneau attelé de trois chiens. Ils parcoururent dans la direction du nord-ouest, la côte occidentale de la terre inconnue, firent l'ascension de deux caps dont la hauteur

atteignait 2,500 pieds, et ils traversèrent un pittoresque fiord auquel ils donnèrent le nom de Nordinskiöld. Ce fiord se termine à l'intérieur par un gigantesque glacier.

La terre, devant eux, paraissait entièrement privée de toute trace de vie : partout d'immenses amoncellements de glaces, formant des cônes abruptes et terminés par de hauts plateaux. La roche dominante, d'une éblouissante blancheur, était la dolerite. Toutes les pentes revêtues d'un manteau blanc étaient sillonnées par de colossales cristallisations superposées, et formant des séries de colonnades. Ces sortes de terrasses superposées, semblaient être formées de sucre cristallisé.

Comme cela a lieu au Groënland et à la Nouvelle-Zemble, nulle part les voyageurs ne purent voir la couleur naturelle du rocher. Les brouillards et l'humidité de l'air se cristallisant subitement avaient couvert la nature entière d'une couche de givre d'une couleur uniforme.

Cette humidité de l'atmosphère causait en maintes circonstances, chez les excursionnistes, des erreurs d'appréciation sur les distances, ce qui est tout à fait contraire à ce qui se passe dans les autres parties des régions arctiques. Les points très rapprochés paraissaient souvent fort loin et les jours très clairs étaient extrêmement rares.

« Le froid, pendant ce voyage, fut très grand et atteignit une nuit 50° centigrades. Les voyageurs étaient forcés de prendre les plus grandes précau-

tions; leur repos pendant la nuit sous la tente, était troublé, et la traversée, qu'ils firent du glacier de Sonkar, fut très pénible, bien qu'il ne soufflât qu'une brise légère. Tous leurs vêtements étaient gelés et devenus semblables à des cottes de maille ; le rhum, malgré son degré d'alcool, paraissait lui-même avoir perdu sa force et sa fluidité. Les explorateurs dormaient enveloppés dans des vêtements de fourrure, mais, pendant le jour, ils préféraient se servir de vêtements faits de peaux d'oiseaux et ils trouvaient qu'ils les garantissaient mieux du froid. Toutes ces précautions ne les préservaient pas de gelures partielles contre lesquelles ils employaient avec succès un mélange d'iode et de colodion.

Revenus au *Tégéthoff*, le 16 mars, ils se mirent sans retard à préparer une seconde exploration en traîneaux : ils se proposaient d'aller visiter les terres placées au nord.

Avant d'aller plus loin dans ce récit, nous croyons utile de donner une description sommaire de la terre de François-Joseph.

La petite île Wilczek, près de laquelle avait échoué la banquise portant le *Tégéthoff*, est placée au sud-ouest de l'archipel et elle a pour voisines d'autres îles, l'île Lamont au sud, à l'est les îles Lutke et Salm, au nord l'île Hochstetter, la grande île Hall et la terre de Mac-Klintock qui probablement est aussi une île d'une étendue considérable. Tout cet archipel séparé à l'ouest de la grande terre de Zichy, par le détroit de Markham, et à l'est de la terre

Wilczek, par le détroit d'Austria, paraît être une sorte de protection placée à l'entrée d'un long détroit, continuation du détroit d'Austria, qui s'étend vers le nord au-delà du 14ᵉ degré et qui sépare deux continents, s'étendant l'un à l'ouest, l'autre à l'est, à une distance encore indéterminée. Le continent de l'ouest désigné dans sa partie méridionale, sous le nom de terre de Zichy, prend plus au nord le nom de terre de Ch. Alexandre, puis plus au nord encore celui de terre du roi Oscar. Le continent de l'est a été baptisé au sud du nom de terre Wilczek et au nord de celui terre de Petermann. Entre ces deux continents et au milieu du détroit, environ par 82° de latitude nord, se trouve une grande île appelée terre du prince Rodolphe, à l'ouest de laquelle se trouve le cap Fligely.

Ces explications permettront à nos lecteurs de suivre plus aisément les explorations vers le nord du lieutenant Payer et de ses compagnons.

Nous reprenons la suite de notre récit.

La nouvelle expédition partit le 24 mars, après avoir, comme nous l'avons dit, enterré le malheureux mécanicien Krisch, qui avait succombé à une maladie de poitrine. On prit la direction du nord.

La troupe se composait de M. le lieutenant Payer, de M. Orel, des deux tyroliens Haller et Klotz, des matelots Zaninovich, Sousich et Lukinovitch. L'attelage des chiens n'était malheureusement plus au complet ; seuls, trois de ces animaux purent les aider à tirer leur grand traîneau, qui portait 16 quin-

taux de provisions. Tous les autres chiens étaient morts ou assez malades pour être impropres à ce service. Heureusement les trois restés valides étaient forts et vigoureux et rendirent de grands services.

Contrairement aux craintes qu'on avait, la température fut plus clémente qu'on ne l'espérait et ne tomba pas au-dessous de 21 degrés centigrades; malgré cela, les tempêtes de neige, le brouillard, l'humidité, l'ouverture de crevasses dans le sol glacé, et l'eau de mer qui vint submerger la voie, leur rendirent le voyage extrêmement pénible.

Pendant cette excursion, M. Payer put déterminer la forme générale et la position comparative des terres qu'on venait de découvrir et faire d'importantes observations scientifiques. C'est ainsi qu'il constata que la marée s'élève d'environ 2 pieds dans le détroit d'Austria, mais qu'elle n'y exerce qu'une faible influence et ne brise les glaces que le long des côtes. La dolérite est partout la roche dominante; ses assises horizontales, ses plateaux escarpés s'élevant en cônes tronqués comme les montagnes d'Abyssinie donnent au pays une physionomie spéciale. Ce caractère géologique est tout à fait analogue à celui du Groënland.

Dans les deux pays, on trouve une sorte de grès carbonifère et quelques minces filons de charbon brun.

La hauteur des montagnes est d'environ 2,000 ou 3,000 pieds. C'est seulement au sud-ouest qu'elles s'élèvent jusqu'à 5,000 pieds. Toutes les vallées

vallées ou les dépressions, qui s'étendent entre ces montagnes, sont remplies d'énormes glaciers comme on n'en rencontre que dans les régions polaires. Les savants explorateurs n'ont pu qu'exceptionnellement mesurer directement le mouvement quotidien de ces glaciers ; sur la côte ils formaient, en général, des sortes de murailles de 100 à 200 pieds de haut. Le glacier de Dove, qui se trouve dans la terre de Wilczek, est certainement un des plus grands des régions arctiques et ne le cède en rien à celui de Humbold, dans le canal de Kennedy.

Les glaciers qui furent visités par l'expédition affectaient une couleur bleue-verdâtre ; leurs crevasses étaient peu nombreuses, leurs moraines peu développées, leurs mouvements très lents, et leurs couches annuelles atteignaient une épaisseur considérable. La couche supérieure des glaciers, ou plutôt la sorte de croûte de neige qui se transforme en glace et qu'on appelle le *névé*, s'y trouve beaucoup moins élevée au-dessus du niveau de la mer qu'au Groënland et au Spitzberg.

M. Payer constata encore une autre particularité dans les îles basses du détroit d'Austria, c'est qu'elles étaient toutes coiffées d'une calotte de glace.

La végétation est fort inférieure à celle du Groënland, du Spitzberg et de la Nouvelle-Zemble, et en dehors des contrées antarctiques, on ne peut guère imaginer de pays qui soit plus pauvre sur notre globe. La Flore, quant à sa physionomie générale, mais non en ce qui concerne les espèces, rappelle celle

qu'on rencontre dans les Alpes à 3,000 mètres d'altitude. La saison pendant laquelle se faisait l'exploration était pourtant bien la saison où commence la vie végétale. Malgré cela, même dans les points voisins du niveau de la mer et où la neige avait disparu, on ne rencontre guère que de pauvres bouquets de gazon isolés, quelques espèces de saxifrages, et surtout un lichen, l'*umbilicaris artica* ; parfois, pourtant, se déroulaient sur un assez grand espace d'épais tapis de mousse et de lichen.

Le lieutenant Payer signala assez souvent la rencontre de bois de dérive ou bois flottant, la plupart du temps de date déjà ancienne et se présentant toujours en petite quantité. Un jour, ils virent un tronc de mélèze de 1 pied d'épaisseur sur 10 de long, qui avait échoué sur la plage. Tout porte à croire que ce bois avait été transporté là par les banquises et venait des côtes nord de la Sibérie. Le pays, cela va sans dire, est absolument inhabité et ne présente guère dans le sud d'autre échantillon de la vie animale, que les ours blancs qu'on y voit en assez grand nombre.

Beaucoup de sites furent signalés par les voyageurs comme étant d'une grande beauté, bien que le paysage ait partout la sévérité des hautes régions polaires.

Le premier voyage en traîneau, entrepris par M. Payer, aussi bien que ceux qui suivirent, lui démontrèrent la difficulté qu'une exploration future dans ces parages rencontrerait pour trouver un port

favorable à un hivernage ; nulle part, il n'a constaté l'existence d'un point approprié à cet usage.

Le brouillard, qui régnait habituellement au-dessus de la glace, rendait, aux explorateurs, impossible la vue des lointains dans le détroit d'Austria ; ils comprirent la nécessité d'escalader les montagnes les plus élevées. C'est ainsi qu'ils atteignirent le sommet des caps Koldewey, Francfort, Ritter, Kane et Flegely, ce dernier situé à 82°,5' latitude nord. Ils eurent ainsi la possibilité d'examiner les régions environnantes et de choisir la meilleure route.

Une épaisse couche de glace, avec de nombreux blocs de glace semés sur sa surface, s'étendait ordinairement d'une terre à la terre voisine. Ce champ était visiblement d'une formation récente ; des crevasses profondes et de larges barrières de débris entassés le coupaient à chaque pas, et les voyageurs ne parvenaient à franchir ces obstacles qu'au prix d'efforts considérables et de grandes pertes de temps. L'ouverture de cette trouée colossale se trouvait au cap Francfort et s'étendait jusqu'à l'entrée du détroit d'Austria ; ils s'enfoncèrent dans ces solitudes dont leur premier voyage en traîneau ne leur avait rien fait connaître.

Ils traversèrent ainsi le 80e degré de latitude, le 26 mars, arrivèrent au 81°, le 3 avril, et cinq jours plus tard, ils atteignirent la latitude de 81°,37'. Rappelons à nos lecteurs que l'année précédente, l'expédition américaine du capitaine Hall était parvenue à 82°,9' nord par terre.

Au sud-est de la terre du prince Rodolphe, ils pénétrèrent dans un vaste détroit qu'ils appelèrent détroit de Racolinson qui paraissait ouvrir une route directe vers le nord ; mais ils se trouvèrent bientôt au milieu d'entassements chaotiques de glace qui, en raison de leur hauteur, les empêchaient de voir la terre, et à travers lesquels ils ne purent s'avancer qu'au prix d'efforts surhumains. D'un autre côté, ils perdirent plusieurs fois leur direction à cause du peu d'intensité horizontale de la boussole sous ces latitudes élevées.

Les amoncellements de glace devenant sans cesse plus hauts et plus infranchissables, M. Payer se décida à changer de route et à revenir au détroit d'Austria.

Comme partout, ils avaient trouvé dans le détroit de Racolinson, une grande quantité d'ours blancs, que la présence des étrangers ne semblait pas du tout effrayer et qui devinrent ainsi facilement la proie des voyageurs.

Pendant ce temps, les provisions diminuaient et le temps s'écoulait rapidement ; il fallut organiser des marches forcées et se diviser la tâche en portant à la fois la marche des petites colonnes dans différents sens. Ils laissèrent le grand traîneau sous la direction du tyrolien Haller, à l'abri d'une paroi de rochers dans l'île Hohenlohe, par 80°,38' de latitude ; MM. Payer, Zaninovich et Orel, allèrent pendant ce temps en avant avec le second traîneau attelé de deux chiens qui survivaient. Haller avait

reçu l'ordre d'attendre le retour des voyageurs pendant une quinzaine de jours et après cela, s'il ne voyait venir personne, de rejoindre le navire comme il pourrait.

La première pensée du lieutenant Payer était de traverser, en se dirigeant directement vers le nord, la terre du prince Rodolphe qu'ils avaient devant eux ; il était nécessaire pour cela, de faire l'ascension de l'énorme glacier Middendorf, et cela devait offrir des difficultés sérieuses ; on ne s'en mit pas moins à l'œuvre, car l'expérience acquise et le grand froid qui régnait alors semblaient devoir faciliter l'entreprise. Ils cheminèrent d'abord péniblement en suivant une morène d'une longueur de plusieurs milles, puis ils atteignirent la surface même du glacier; mais à peine avaient-ils fait là une centaine de pas, que Zaninovich, les chiens et le traîneau, s'engloutirent dans une énorme crevasse.

M. Payer n'échappa à l'accident qu'en coupant à la hâte et en entier son harnais ; quant à M. Orel, il était heureusement assez loin et n'eut pas de danger à courir. Il ne fallait pas songer à remédier à deux à l'accident qui venait de survenir. Le chef de l'expédition courut en toute hâte jusqu'à l'île de Hohenlohe, qui était à 12 milles de distance et il en revint le plus vite possible avec le reste de la troupe. On se servit de longs cordages ; l'homme, les chiens et le traîneau furent retirés de l'abîme où ils s'étaient engloutis. Le jour suivant, chacun

put reprendre sa route sans qu'on ait eu à déplorer un désastre.

La petite troupe des explorateurs, éclairée sur les dangers qu'elle avait à courir, abandonna la surface du glacier et se rendit sur la côte occidentale de l'île par une voie détournée et elle se dirigea vers le nord.

Une étrange révolution s'était subitement opérée dans la nature. Du côté du nord, on apercevait un ciel lourd et de couleur noire bleuâtre : c'est ce que les voyageurs des régions polaires appellent un ciel d'eau, parce que c'est l'indice certain qu'il y a au-dessous des parties de mer libres de glaces. Des vapeurs d'un gris jaunâtre s'amoncelaient sous l'action du soleil ; la température s'élevait rapidement ; la neige devenait molle et se brisait en larges plaques sous les pieds.

Déjà les voyageurs avaient observé des vols d'oiseaux qui venaient du nord ; là, les rochers de la terre du prince Rodolphe leur apparurent couverts de pingouins de l'espèce appelée *alcæ* et d'autres oiseaux divers. Ils s'élevaient devant la petite troupe en bandes immenses et remplissaient l'air de cris joyeux et de battements d'ailes : le moment de la ponte et de la couvaison était arrivé.

De toute part aussi on rencontrait des traces d'ours blancs, de renards et de lièvres ; des phoques en grandes troupes étaient paresseusement couchés sur la neige. Tout cela était un indice à peu près certain qu'on était à proximité d'une mer libre,

mais les observations que M. Payer put faire le lendemain lui démontrèrent surabondamment que, quelque fût son désir de constater l'existence d'une mer polaire ouverte, il fallait se résigner à se ranger à l'avis des contempteurs de cette théorie allemande.

La route, à partir de ce point, fut loin d'être sûre, la caravane ne s'avançait plus sur de la glace ancienne mais sur une couche de glace nouvelle; épaisse au plus de un pied ou deux. Cette mince croûte dangereusement flexible était couverte de sel et coupée en sens divers par des détritus de toute sorte, épaves des débâcles antérieures.

Les voyageurs s'attachèrent tous à une longue corde, chacun portant son fardeau, et ils s'ouvrirent un chemin à coups de hache, en ayant soin de sonder à chaque pas l'épaisseur de la glace.

C'est ainsi qu'ils quittèrent le cap de l'*Alca*, véritable volière où tout s'agitait et chantait, et ils atteignirent les deux gigantesques piliers de rochers qui ont valu à ce lieu le nom de cap des colonnes. Là, ils rencontrèrent l'eau libre s'étendant le long de la côte.

La vue de ce point était admirable. Du lieu élevé où il étaient parvenus, ils regardaient au loin la mer d'un bleu sombre et parsemée de glaces flottantes qui y apparaissaient comme de blanches perles. De lourds nuages étaient suspendus dans le ciel et à travers leurs interstices les brillants rayons du soleil, semblables à des lances de feu, venaient allumer des éclairs sur la pointe des vagues. Au-dessus du soleil

un second soleil apparaissait plus pâle, trompeur mirage et image effacée de l'astre du jour. Au loin, semblant s'élever jusqu'aux cieux, resplendissaient les montagnes glacées de la terre du prince Rodolphe, baignées dans une teinte rosée et dessinant leur silhouette à travers les brouillards.

Les explorateurs arrêtèrent leur marche vers le nord le 12 avril ; le temps était plus clair que les jours précédents et le thermomètre marquait 12° centigrades au-dessus de zéro.

A partir du moment où ils avaient quitté le cap des Colonnes, les flaques d'eau libre avaient rendu toute marche sur la glace impraticable ; on se résigna à suivre dès lors la crête des montagnes.

Il était urgent de se garantir contre les ours qui rôdaient autour de la caravane ; dans ce but les voyageurs enfouirent leurs effets dans une crevasse de glacier où ils avaient passé la nuit et ils traversèrent ensuite, à l'aide du traîneau et des chiens, un champ de neige (névé) du glacier qui descendait vers leur gauche en degrés gigantesques. De nombreuses et profondes crevasses obstruaient la route et la rendaient de plus en plus périlleuse.

Arrivés sur la crête d'une chaîne de montagnes qui dominait la côte, ils trouvèrent une saillie de rochers (le cap Germania) et laissèrent leur traîneau en arrière. Tous attachés à une même corde, ils se dirigèrent sur les hauteurs qui dominent la côte vers le nord-est. Ce ne fut qu'au milieu d'énormes périls sans cesse renaissants qu'après une marche de cinq

heures, ils mirent un terme à leur excursion dans un point qui fut désigné sous le nom de cap Fligely. Ils avaient atteint la latitude de 82° 5'.

De ce point élevé, les explorateurs étaient à même de se faire une idée nette sur la question de la mer libre polaire. Le long de la côte s'étendait un vaste bassin d'eau libre, de ceux qu'on désigne sous le nom de *polynia*. Ce bassin, bordé de toutes parts par de la glace ancienne, était couvert çà et là par des couches de glace nouvelle : de l'ouest au nord-ouest se montraient des glaçons flottants de dimension moyenne.

« Comme je tiens à me borner ici à rapporter, des faits, dit M. Payer, dans son rapport officiel publié par la Société de géographie de Vienne, je m'abstiendrai de toute discussion relative à la navigabilité et à la nature de ces parties de l'océan Arctique qui n'ont encore été vues par personne.

« Il n'y a cependant aucun doute que les faits observés et la vue que nous avons du haut du cap Fligely parlent aussi peu en faveur de la théorie de l'existence d'une mer au pôle, qu'en faveur de celle d'après laquelle le bassin polaire est couvert de glaces toute l'année. La vérité se trouve probablement entre ces deux extrêmes. L'espoir de trouver une mer navigable par des latitudes qui n'ont pas encore été atteintes n'est pas encore éteint et il est très possible qu'on le réalise en serrant la côte; mais cet évènement dépend en grande partie d'une année favorable. »

Les voyageurs avaient devant eux des terres étendues couvertes de montagnes et bordant un large détroit qui se dirigeait vers le nord-est et qu'ils purent suivre des yeux jusqu'à une latitude d'environ 83° nord, où se dessinait en silhouette un imposant promontoire qu'ils appelèrent cap de Vienne. Ce cap, qui est le point le plus septentrional observé jusqu'ici, faisait partie d'une terre à laquelle M. Payer, par un sentiment de reconnaissance, donna le nom de Petermann.

Après qu'il eut planté le drapeau de sa patrie sur le point extrême où il était parvenu, le chef de l'expédition déposa dans une fente de rocher un document attestant son passage, puis on reprit la route qui devait ramener les voyageurs au navire. Il s'agissait d'un parcours qui n'avait pas moins de 160 milles dans la direction du sud.

Grâce à des marches forcées et à l'absence de tout fardeau, en dehors de la tente et des provisions, ils rejoignirent bientôt les compagnons laissés en arrière. Ceux-ci les attendaient avec impatience et les reçurent avec joie. On se remit en route et on arriva à des latitudes moins élevées. Le 19 avril, ils atteignirent le cap Ritter, au sud de l'île de Ladenbourg, qui semble une sentinelle placée pour garder l'entrée méridionale du détroit d'Austria ; là, l'inquiétude commença à les gagner : l'eau de la mer imprégnait partout les couches de neige inférieure, et le temps était devenu menaçant : ils étaient à l'entrée du détroit de Markham et pendant la nuit,

ils entendirent distinctement les craquements produits par les glaces et le bruit des flots qui battaient contre des brisants peu éloignés.

Le lendemain, ils trouvèrent un immense glaçon non loin des îles de Hayes séparé d'eux par un espace d'eau libre ; or, ils n'avaient nulle sorte de bateau pour traverser ce bras de mer. Un vif courant, dû sans doute à la marée, se dirigeait vers le nord. Quant à la partie sud du détroit Austria, elle s'était transformée en mer ouverte ou *Polynia,* à trente pas des explorateurs la vague écumante frappait les bords de la glace.

Ils errèrent pendant deux jours sans savoir quelle décision prendre ni à quel parti s'arrêter : une effroyable bourrasque de neige vint tout à coup les assaillir. Ils retournèrent sur leurs pas et parvinrent, en suivant les côtes et en longeant d'énormes glaciers, à faire le tour de cette eau libre qui leur fermait le retour. Le 21 avril, quand ils mirent le pied sur le cap Francfort, ils étaient sauvés et la route de glace qui devait les ramener au *Tegethoff* s'ouvrit intacte devant eux. Leurs dernières appréhensions s'évanouirent quand ils purent s'assurer que leur navire était resté en place et que la banquise sur laquelle il était enchaîné n'avait pas été emportée. Ils le retrouvèrent en place au sud de Wilczek, le 24 avril.

Les fatigues que les explorateurs venaient de subir nécessitaient quelques jours de repos ; la proportion entre les forces dépensées et la réparation avait

été rompue : ils n'avai me pas trouvé de compensation suffisante (ies suppléments de vivres provenant de la chair de huit ours blancs qu'ils avaient tués pendant leur voyage. On se rendra compte de l'état d'anémie dans lequel ils se trouvaient en revenant au navire, quand on se souviendra qu'ils avaient tous été attelés au traîneau de huit à dix heures par jour et qu'ils n'avaient jamais pris plus de cinq heures de repos par nuit.

Une troisième expédition en traîneau fut organisée dans le commencement de mai par MM. Payer, Brosch et Haller, dans le but d'explorer la grande île de Mac-Clintock ; ils emmenèrent avec eux le traîneau et les chiens.

Quand ils arrivèrent à environ 40 milles du navire, ils escaladèrent une haute montagne, le cap Brünn, et ils purent examiner le pays jusqu'à environ 43° 40' de longitude est, c'est-à-dire très loin du côté de l'Occident. C'était une région montagneuse, sillonnée de nombreux fiords; les montagnes y ont généralement la forme de cônes tronqués comme les *ambas* d'Abyssinie. Le point le plus élevé de la chaîne, d'une hauteur d'environ 5,000 pieds, reçut le nom de pointe Humbold. Du côté du sud, une glace compacte couvrait la mer jusqu'aux limites de l'horizon et c'était aux yeux des explorateurs un triste présage pour le retour dans la patrie.

Quand cette excursion fut achevée, le capitaine Weyprecht prit une base de nivellement sur la glace près du navire et quand le point d'arrêt du *Tege-*

thoff eut été mathématiquement déterminé, l'expédition considéra sa mission comme remplie et toutes les pensées convergèrent vers un but unique, un prompt retour en Europe.

On songea d'abord à réparer les forces des hommes de l'équipage ; tous les membres de l'expédition réunis allèrent prendre congé de leur infortuné camarade enterré sur ce sol inconnu, puis ils firent leurs adieux au pays qu'ils avaient découvert, grâce à la fantaisie d'une banquise.

Les pavillons furent cloués aux mâts du navire qu'on allait abandonner, le 20 mai au soir, et le voyage commença.

M. le capitaine Weyprecht raconte, dans les termes suivants, les préparatifs qu'il avait cru devoir faire pour assurer le plus possible les moyens d'effectuer ce long pèlerinage.

« Pendant les mois de mars, avril et mai, on fit les préparatifs de retour, à l'aide des embarcations, je destinai à cela les deux sloops de chasse norvégiens, longs de 17 pieds, et la seconde barque de course, longue de 15 pieds 1/2. Je les avais mis sur des rails qui plus tard furent très utiles et d'une grande efficacité sur les neiges épaisses. Quant aux parois du bord, je les fis exhausser d'un pied avec de la toile à voile et je fis établir des tentes sur toute la longueur des barques.

« Les trois barques étaient ainsi aménagées pour que, dans le cas d'une séparation inopinée, chacune pût se maintenir isolément. A chacune d'elles on avait

attaché un traîneau avec des vivres. Les provisions se composèrent de pemmican, de conserves de viandes, de saucisses aux pois, de farine, de pain, de chocolat et d'alcool, le tout formant un poids de 2,000 kilogrammes. Je ne puis m'empêcher de dire ici de quelle valeur inestimable était pour nous le chocolat donné à l'expédition par M. Kluge de Prague.

« Excepté les journaux du bord et la collection zoologique, on dut tout abandonner à bord.

« L'état sanitaire de l'équipage était satisfaisant à cette époque. Stiglich et Vecerina seuls ne purent être employés au traînage ou à la remorque des bateaux. »

L'expédition quitta le malheureux *Tégethoff* le 20 mai au soir. Dès le principe, la route se montra si impraticable que la moitié de l'équipage arrivait à peine à faire avancer une seule barque et un traîneau. Il fallut ainsi s'y reprendre à cinq fois dans chaque période d'avancée. La neige s'était amassée en couches profondes entre les blocs de glace amoncelés; la croûte dure qui la recouvrait n'offrait pas toujours une résistance suffisante et souvent les traîneaux et les hommes s'y enfonçaient en la rompant.

Quand un accident semblable survenait à un homme de l'équipage, qui disparaissait jusqu'à mi-corps, il fallait où que ses compagnons vinssent à son aide, ou que le malheureux, étendant les bras, s'en fît un point d'appui sur la croûte solide et se

sortant de sa pénible situation à la force du poignet, se résignât à ramper sur le sol glacé pendant un temps plus ou moins long pour éviter un second accident. L'équipage du *Tegethoff* avançait donc avec une extrême lenteur; en moyenne ils ne faisaient, au prix des plus rudes fatigues, qu'un demi-mille par jour. Ils atteignirent le 29 mai, une petite île située environ à 5 milles au sud du navire abandonné. Cette île était tellement basse et tellement enfouie dans les amoncellements de glaces, que, malgré sa proximité, on ne l'avait pas aperçue des postes d'observation du bord.

Les membres de l'expédition étaient, comme vêtements, réduits au strict nécessaire : chacun n'avait que ce qu'il portait sur le dos et une couverture de laine pour dormir. Les deux plus forts chiens survivaient seuls, mais ils furent d'un grand secours aux naufragés, car à eux deux, ils traînaient 9 à 10 quintaux par jour.

Le 1er juin, l'expédition rencontra l'arête méridionale de la glace continentale très fixe et immuable : à partir de ce point, les glaçons formaient des entassements chaotiques d'un aspect épouvantable : ces amoncellements de blocs grands et petits offraient partout des obstacles insurmontables à toute tentative de marche en avant, aussi bien avec les traîneaux qu'avec les barques. Il fallut donc se résigner à attendre.

Le capitaine Weyprecht profita de ce repos forcé pour retourner à bord avec la moitié de l'équipage

et pour en ramener une quatrième embarcation, la yole, qui pouvait devenir d'un emploi indispensable.

De ci, de là, se trouvaient des flaques d'eau dans lesquelles on tenta vainement de mettre des barques à flot. Ce ne fut que le 17 juin que, grâce à une forte brise du nord, la glace se disloqua et fut assez dispersée pour permettre à l'expédition de s'embarquer. On plaça sept hommes dans les deux grandes barques, cinq dans la troisième et quatre dans la dernière; les provisions furent partagées au prorata du nombre des passagers.

Pendant les semaines qui suivirent, ils continuèrent à s'avancer péniblement à travers ce champ de glaces flottantes, tantôt mettant les barques sur les traîneaux, quand il s'agissait de franchir un glaçon ou un iceberg, tantôt embarquant les traîneaux lorsqu'il fallait franchir un bras de mer non congelé.

Ils ne rencontrèrent d'ailleurs que très rarement des flaques d'eau d'une certaine étendue, et les parties glacées étaient elles-mêmes généralement petites, ce qui nécessitait d'éternels chargements et déchargements, d'éternelles mises à l'eau des barques, qu'il fallait ensuite remorquer sur la glace; l'équipage y usait ainsi son temps et ses forces. Souvent aussi, il fallut rester inactif des journées entières pour attendre des changements dans l'état des glaces.

A ces causes de retard et d'épuisement, il convient d'ajouter que de continuels coups de vent du sud, en

repoussant les naufragés davantage vers le nord, ne leur permettaient qu'au prix d'efforts surhumains de s'avancer dans la direction opposée. Le 15 juillet, ils étaient presque découragés, quand ils s'aperçurent qu'il étaient revenus tout près de la petite île qu'ils avaient abandonnée un mois auparavant.

Heureusement, ce jour-là même, un violent vent du nord se mit à souffler et il ouvrit si largement la glace que la navigation redevint possible et qu'en peu de jours les voyageurs parvinrent à se dégager des accumulations de glaçons à travers lesquels ils avaient si longtemps vainement erré.

Le 23 juillet, ils franchirent le 79e degré de latitude et la température devint de plus en plus favorable, à mesure qu'ils s'avançaient vers le sud, cependant des vents du sud persistants leur firent perdre beaucoup du chemin parcouru au prix de tant de fatigues.

Le 7 août, ils avaient atteint le 78e degré et ils ressentirent pour la première fois d'une façon aussi agréable qu'inespérée un mouvement d'oscillation dans la glace : c'était le signe certain qu'on était près d'une mer ouverte, et en effet on passa rapidement de la région des grosses glaces à celle des glaces légères et flottantes ; seulement ces dernières étaient si serrées que la troupe des naufragés fut encore arrêtée pendant huit jours.

Le 14 août, ils atteignirent la lisière de la glace, par une latitude de 77° 40' nord, et 58° 40' de latitude et la joie revint sur tous les visages, parceque

le salut paraissait assuré. Là, ils furent forcés, non sans de vifs regrets, non seulement de démolir leurs traîneaux, mais encore de tuer les deux chiens qui avaient été jusque-là leurs compagnons fidèles et leurs auxiliaires utiles, pendant les périodes périlleuses. Les bateaux étaient à peine assez grands pour contenir les naufragés et leur bagage; d'autre part, ils n'avaient ni eau ni provisions pour la subsistance des pauvres animaux pendant la traversée[1].

Les équipages des quatres barques furent divisés en deux groupes qui se renouvelaient aux rames de quatre en quatre heures. Grâce à un temps calme, ils avancèrent si rapidement que le lendemain ils aperçurent les sommets des hautes montagnes de la Nouvelle-Zemble.

L'expédition avait encore des vivres pour trois semaines : le capitaine Weyprecht ne jugea pas à propos d'atterrir au dépôt de sauvetage, mais il continua à voguer vers le sud en suivant les côtes.

Le 18 août, on toucha la terre pour la première fois et l'on débarqua au nord de la presqu'île de l'Amirauté, pour y célébrer la fête de l'empereur d'Autriche. On se remit en mer après avoir passé la nuit en ce lieu. Enfin, le soir du 24 août, c'est-à-dire après une traversée de quatre-vingt-seize jours, l'expédition se trouva dans la baie de Dows (72° 40' lat. N.), à bord du schooner russe Nicolaï qui reçut

[1] Cette explication donnée par les chefs de l'expédition, nou semble mal justifier un semblable acte de barbarie.

les vaillants voyageurs avec cette franche cordialité qui distingue la nation russe.

Le *Nicolaï* les ramena à Warden en Norwège, où ils débarquèrent le 3 septembre.

Autant ils avaient traversé d'épreuves dans cette effrayante expédition, autant ils recueillirent d'ovations et de triomphes dans toutes les villes d'Europe qu'ils traversèrent pour retourner à Vienne. Que de voyageurs français après avoir éprouvé d'aussi dures alternatives, sont rentrés à Paris, seuls, épuisés, les pieds meurtris, l'âme ulcérée, assaillis par les quolibets d'une foule ignorante ! A Vienne, on fit à l'équipage du *Tegethoff* tout entier et à ses chefs les honneurs d'une réception qu'eussent enviée les triomphateurs romains.

Comme conclusion de ce récit, nous emprunterons au magnifique ouvrage de M. Ch. Hertz, *la Géographie contemporaine*, publiée à la librairie des connaissances utiles, les réflexions suivantes qui sont en quelque sorte le résumé et la synthèse des enseignements qu'on peut tirer des événements de cette belle exploration. Nous profiterons de cette occasion pour rendre un public hommage à la mémoire de M. Hertz, ce savant modeste, enlevé trop jeune à sa tâche. Nul plus que lui et mieux que lui n'a su à notre époque vulgariser et faire aimer la science.

« La terre de François-Joseph n'avait jusqu'en 1875 figuré sur aucune carte. Aucun document même incertain ne permettait d'en soupçonner

l'existence. L'étendue que Payer a pu parcourir et l'étendue plus grande encore sur laquelle il lui a été donné de promener ses regards témoignent qu'il y a là un archipel considérable qui se développe du 79e degré de latitude au delà du 83e. Rien n'empêche de supposer qu'il se prolonge jusqu'au pôle même.

A l'est et à l'ouest, les terres de Zichy et de Wilczec ont également un développement considérable. Cependant, dans cette dernière direction, leur extrémité sud-ouest aurait pour limite la mystérieuse terre de Gillis. A l'est, au contraire, elle peut s'étendre indéfiniment en deçà et au delà du 80e degré de latitude.

« En admettant ces suppositions, le seul point par lequel la terre de François-Joseph paraîtrait accessible aux bâtiments serait l'extrémité la plus orientale et la plus septentrionale à la fois de l'île nord-est du Spitzberg.

« Au premier abord, ces hypothèses peuvent sembler oiseuses; cependant, elles méritent une certaine considération, quand on examine l'état actuel du problème polaire.

« La route du pôle, d'après l'expérience des deux cents expéditions connues qui l'ont tentée, est inaccessible aux navires en deçà du 80e degré de latitude; le détroit de Smith à partir du 78e et le Spitzberg seuls font exception.

« On peut considérer aujourd'hui comme un fait acquis à la science que les routes maritimes arctiques

s'ouvrent d'autant plus avant qu'elles sont plus voisines des côtes. L'explication est facile à donner. Pendant le long jour d'été et la succession des journées qui le précèdent et qui le suivent, l'action du soleil ne cesse d'agir sur les terres et les échauffe assez rapidement ; il en résulte une élévation de température pour les eaux qui baignent les côtes et par suite une liquéfaction de la glace de bordure. Le phénomène est encore plus sensible quand un bassin maritime est enfermé entre de hautes montagnes, comme il arrive pour le golfe aperçu du cap Fligely par Payer.

« Déjà, aux approches du printemps, lorsque les vapeurs se condensent en glace sur les rochers et transforment leurs parois en surfaces miroitantes, l'action des rayons réfléchis vient s'ajouter à l'action des rayons directs. Il en résulte une élévation sensible de température que Payer constata au mois d'avril et qui ne put que s'accroître pendant tout l'été. Il est donc possible d'admettre qu'un bâtiment à vapeur, introduit dans ces hautes latitudes, s'avancera vers le pôle aussi loin qu'il pourra cotoyer la terre. C'est donc le long des terres qu'on peut, dans l'état actuel de la science, espérer de véritables progrès. Or, les seules côtes, qui se rapprochent le plus du centre polaire, sont celles de François-Joseph. Elles ont, en outre, l'avantage d'être très voisines du Spitzberg et les plus voisines des pays civilisés. Par un temps favorable, il faut tout au plus une quinzaine de jours à un steamer pour s'engager dans

les eaux septentrionales du Spitzberg et quelques jours à peine pour atteindre le côté occidental des terres François-Joseph. Là serait donc, jusqu'à nouvel ordre, la véritable route du pôle.

« Comme preuve à l'appui de cette opinion, il convient de mentionner ici l'expédition faite, pendant l'été de 1876, par le capitaine norwégien Kjelsen. Ce capitaine ne se préoccupait que de chasses et de pêches, mais, l'état de la mer étant favorable, il s'était laissé engager vers le nord, beaucoup plus loin que ne le font d'ordinaire ses confrères.

« Au mois de juillet, Kjelsen, se trouvant au nord du Spitzberg, fit une pointe de trente milles (55 kilomètres), dans la direction du pôle, sans rencontrer de glaces. Revenant à son point de départ, il se dirigea vers l'est, doubla le cap de Smith et contourna l'île Storo (Great-Island). Dans cette circumnavigation, il aperçut à quatre ou cinq milles au sud de Storo, un autre île de 100 à 130 mètres au-dessus de la mer, et qui lui parut être aussi grande que la précédente ; il lui donna le nom d'île Blanche (Hoïdo). La couleur de cette île, dit-il, était d'un blanc qui ne ressemblait ni à celui de la glace, ni à celui de la neige. »

« Au mois d'août, Kjelsen navigua encore dans la direction du nord, pendant 36 heures et dit avoir atteint la latitude de 81°,30'. Il ne rencontra pas de glaces. La mer était houleuse, le courant très accentué de l'est à l'ouest. La température de l'eau à la

surface était de 2 degrés centigrades au-dessus de zéro.

« Était-ce un fait anormal ? Il n'y a pas lieu de le croire, car Kjelsen signale la présence dans ces hautes latitudes de nombreux bancs de harengs. On peut en conclure, que si ces parages sont parfois encombrés de glaces, ces glaces sont continuellement dissipées par le courant des eaux vives et que de puissants steamers comme l'*Alert* et la *Discovery* [1], s'y ouvriraient aisément un passage.

« Vers la même époque, un autre capitaine norwégien s'est avancé dans les eaux septentrionales du Spitzberg, a trouvé aussi la mer libre et constaté également l'existence de l'île Blanche.

« Le régime des courants, dans ces régions, est assez mal défini. D'après Payer, il n'y a pas de courant maritime entre la Nouvelle-Zemble et la terre François-Joseph. Ce n'est qu'à partir des îles méridionales de cette dernière terre et le long du détroit d'Austria, que l'on peut constater un courant vers le nord. Ce courant, dès lors, ne peut être attribué qu'à des circonstances locales ; à savoir, l'élévation de la température dans le bassin du détroit et, par suite, l'appel des eaux froides du sud.

« Il n'en serait pas de même au nord et à l'est du Spitzberg, car le courant porte les pêcheurs norwégiens dans ces parages, et paraît, sinon provenir d'un embranchement du Gulf-Stream, du moins

[1] Nous raconterons plus loin l'histoire de ces deux navires.

d'une répartition entre les eaux chaudes de l'Atlantique et les eaux froides de l'océan Glacial. D'après Kjelsen, ce courant se trouve dévié à l'est des côtes septentrionales du Spitzberg, ce qui accuserait l'existence de terres polaires continues au delà du 83ᵉ degré de latitude.

« La masse des eaux chaudes de l'Atlantique se porterait donc vers le pôle dans la direction du sud-ouest au nord-est, jusqu'à la hauteur du 70° latitude; là, elle se répartirait en deux embranchements, l'un oriental qui se dirige vers la Nouvelle-Zemble; l'autre septentrional qui contourne les côtes ouest et nord du Spitzberg, pour se diriger ensuite vers l'est. C'est ce dernier embranchement qui permettrait à un fort navire à vapeur d'atteindre les terres François-Joseph.

« Mais, sans nous attarder davantage à l'examen des routes qui permettent d'atteindre le pôle, il convient de résumer en quelques lignes les observations recueillies par le lieutenant Payer, sur la géographie générale des terres qu'il a explorées.

« Il paraît certain que ces terres sont beaucoup moins habitées au sud qu'au nord, par les différentes variétés d'animaux et que la flore, d'ailleurs pauvre en familles et en variétés, ne se développe avec un peu d'abondance que dans les régions septentrionales...

« On ne peut appliquer l'affluence des êtres animés aux abords du 82ᵉ degré de latitude que par l'affluence même des produits végétaux. Si la plupart

des oiseaux, qui fréquentent les régions polaires, se nourrissent de poissons, il en est certains qui cherchent leur subsistance à la surface du sol ; de même pour les lièvres et les renards bleus. D'où viennent ces animaux ? Il n'est pas probable que ce soit de la Nouvelle-Zemble ou du Spitzberg, isolés par d'énormes bras de mer, hérissés pendant la nuit polaire, tourmentés par la débacle pendant la belle saison.

« Les terres François-Joseph doivent donc se prolonger vers les régions centrales du pôle, et l'hypothèse d'un continent polaire semble aujourd'hui bien plus admissible que celle de la mer polaire libre, à laquelle on s'attachait hier avec plus d'enthousiasme que de réflexion. Le docteur Petermann d'ailleurs, dans les dernières années de son existence, en était arrivé à cette conclusion que les flots céruléens de la mer libre devaient baigner les côtes d'un immense archipel.

« L'hypothèse d'un continent polaire n'admet d'ailleurs l'existence d'une faune et d'une flore quelconque qu'à la condition que les terres soient généralement basses, car, à 190 mètres de hauteur, elles donnent naissance aux glaciers. Payer a constaté, en effet, qu'une dépression s'accusait manifestement à mesure qu'il avançait dans le détroit d'Austria. Les montagnes qui, dans le sud-ouest, s'élevent au delà de 1,500 mètres, descendent peu à peu vers le nord à 600 mètres. Il a reconnu en outre que, comme au Groenland, au Spitzberg et dans le détroit

de Smith, le niveau de la mer s'abaissait considérablement. »

Nous ajouterons à ces savantes déductions quelques considérations personnelles sur les résultats pratiques qui sont dus à leur exploration. Le lieutenant Payer, en étudiant les instructions de Mac-Klintock, a parfaitement réussi dans ses voyages en traîneau; l'emploi des chiens a été couronné de succès et l'efficacité de l'usage simultané des traîneaux et des barques a été complètement démontrée. Peut-être pourrait-on tirer de l'expérience des deux glorieux explorateurs la conclusion de l'utilité qu'il y aurait à l'avenir, dans des expéditions semblables, à se munir de barques pouvant à volonté se transformer en traîneaux et réciproquement.

IX

EXPLORATION POLAIRE ANGLAISE DU CAPITAINE NARES. — VOYAGE DE L'*ALERT* ET DE LA *DISCOVERY*.

La gloire retentissante dont s'étaient couverts les autrichiens Payer et Weyprecht, la découverte de la terre François-Joseph, ces excursions en traîneau qui avaient permis à M. Payer de planter le drapeau austro-hongrois, en un point plus rapproché du pôle qu'aucune nation n'en avait encore atteint, excitèrent en Angleterre une grande jalousie et firent naître un grand esprit d'émulation.

Une expédition fut organisée aux sollicitations de la Société royale géographique, de l'Association britannique et d'autres corps savants avec mission expresse de s'approcher du pôle le plus qu'il serait possible dans le cas où l'on ne pourrait aller planter le pavillon anglais sur le pôle lui-même. Ce fut le gouvernement anglais qui se chargea d'organiser lui-même cette expédition à laquelle, dès le principe, on assigna la route de la baie de Baffin et du détroit

de Smith déjà suivie par de nombreux explorateurs.

Dès 1616, cette voie avait été entrevue par Bylot et Baffin ; John Ross y avait pénétré, en 1818, sans s'engager dans le détroit de Smith. Ce ne fut qu'en 1852, que le capitaine Inglefield pénétra le premier dans ce passage que ses prédécesseurs n'avaient fait qu'entrevoir.

Kane (Elisha), en 1853, vint à son tour visiter ces parages ; il y inaugura les explorations en traîneau et l'emploi des chiens de trait esquimaux. Son navire l'*Advance*, arriva jusqu'au 78°,44' latitude. Le docteur Hayes, chirurgien de l'expédition, atteignit en traîneau 81°,17'. Un autre compagnon de Kane, William Morton, arrivé au même point, en 1854, crut apercevoir, dans le nord, une mer libre de glaces qu'on appela la *mer ouverte de Kane*. Nous verrons que la récente expédition, dont nous avons entrepris de raconter l'histoire, dément cette découverte et affirme que Morton a été victime d'une illusion ou d'un mirage. Ce fait avait déjà été affirmé par le docteur Hayes, qui était retourné dans ces terribles contrées, tout exprès pour contrôler l'affirmation de Morton. Après s'être avancé en traîneau jusqu'à 81°,35' de latitude, Hayes, au lieu d'une mer libre, ne rencontra qu'une mer couverte de glaces chaotiques, qui rendaient impossible toute tentative d'exploration plus au nord, même avec l'aide des traîneaux et des chiens.

Rappelons en passant que c'est le détroit de Smith qui fut le théâtre sur lequel se passa le drame si

émouvant du *Polaris* et que c'est sur une de ses côtes septentrionales que le malheureux capitaine Hall est resté enseveli.

Ces quelques renseignements généraux donnés, revenons au récit de la grande expédition polaire.

On choisit pour l'expédition deux solides navires qui furent armés à Portsmouth : l'*Alert*, aviso à hélice de la force de 360 chevaux et d'un tonnage de 747 tonnes, portant 5 canons; et le trois-mâts, barque à hélice, la *Discovery*, de 550 tonneaux avec une machine de trois cents chevaux.

Le capitaine G. S. Nares, marin distingué, qui venait déjà de commander la grande exploration scientifique du *Challenger*, fut nommé chef de l'expédition. Le commandement de l'*Alert* fut donné au capitaine Albert Markham et celui de la *Discovery* au capitaine Stephenson. Onze autres officiers complétèrent l'état-major avec le chirugien en chef Thomas Colan et les médecins Edward et Moss. Les équipages des navires furent choisis non seulement parmi les meilleurs marins de la flotte, mais surtout parmi ceux qui étaient déjà familiers avec la navigation dans les mers polaires; ils se composaient de soixante hommes. Une double solde leur fut accordée pour toute la durée de l'expédition. Deux naturalistes furent en outre adjoints à l'état-major.

[1] Pour les lecteurs désireux de connaître les détails techniques de l'expédition, lire les remarquables articles de M. V-A. Malte-Brun dans les nos de janvier 1876 et août 1877 du bulletin de la Société de géographie.

Le jeune A. Bellot, frère du lieutenant Bellot dont nous avons raconté la mort au commencement de ce volume, sollicita vainement l'honneur de faire partie de l'expédition.

L'*Alert* et la *Discovery* emportaient des vivres pour deux ans ; on les approvisionna de tous les objets que l'expérience des explorations précédentes avait désignés comme pouvant être à un moment donné d'une utilité quelconque. Une bibliothèque de 400 volumes; un théâtre avec tous ses accessoires, devaient puissamment aider l'équipage à combattre les ennuis de la longue nuit polaire et l'inaction des hivernages.

De minutieuses instructions furent données aux deux navires par l'amirauté anglaise, pour leur tracer leur rôle et les éclairer sur la nature des dangers à éviter et de la conduite à suivre dans les différentes circonstances qui pourraient se présenter: l'un des deux navires devait aller en avant tandis que l'autre, le suivant à distance, devait se poster de façon à être sans cesse à même de voler au secours des explorateurs ; un troisième navire, dit de secours, serait plus tard envoyé au détroit de Smith.

L'expédition partit de Portsmouth le samedi 29 mai, accompagnée par les acclamations d'une foule immense et par les vœux de toute la nation anglaise qui fondait les plus grandes espérances sur la réussite d'une entreprise environnée de tant de garanties de succès.

L'*Alert* et la *Discovery* arrivèrent heureusement

le 6 juillet dans la rade de Godhavn ou Lively, le port principal de l'île de Disco et le chef-lieu des établissements danois dans le Groenland septentrional ; on y séjourna jusqu'au 15. Là, était arrivé le transport le *Valorous* chargé de vivres et de provisions ; on se hâta de transborder ces approvisionnements sur l'*Alert* et la *Discovery* qui mirent à la voile le 16 juillet et disparurent bientôt dans les brouillards de la mer de Baffin.

« On devait être longtemps, dit M. Malte-Brun, sans avoir de nouvelles de l'expédition, lorsqu'une heureuse circonstance conduisit la *Pandore* dirigée par le commandant Allen Young, un autre vétéran des mers arctiques, aux îles Carey par 76° 40 de latitude ; là, sous un amas de pierres (cairn), on trouva des dépêches du capitaine Nares, en date du 2 juillet 1875.

« La *Pandore* était un yacht à hélice, qui avait été frêté par lady Franklin et quelques-uns de ses amis et mis à la disposition du commandant Allen Young et de plusieurs marins qui n'avaient pu se consoler de n'avoir pas été admis, malgré leurs démarches, à faire partie de la grande expédition. La mission était de se rendre par le détroit de Lancastre, dans les parages de l'île du roi Guillaume, théâtre de la catastrophe des navires de Franklin et d'y rechercher le journal du bord de l'illustre marin.

« La *Pandore* quitta Portsmouth le 26 juin, la veille du jour où la généreuse épouse de sir John

Franklin rendait son âme à Dieu. Sa traversée jusqu'à Disco fut pénible à cause du vent contraire ; ayant appris que depuis trois semaines l'*Alert* et la *Discovery* avaient quitté l'île, elle n'y resta elle-même que douze heures, et elle se rendit au détroit de Waïgatz et aux mines de charbon de Kridliset, où elle en recueillit douze tonnes. De là elle allait à Upernivik le 13 août, elle en repartait le jour même et mettait le cap sur les îles Carey où l'on espérait trouver des nouvelles de l'expédition. On fouilla sans succès l'île Nord-Ouest, pensant que la neige, les glaces ou les brouillards avaient empêché le commandant Nares de s'y arrêter, le commandant Allen Young repartit le soir même de son arrivée, et il se dirigea vers le détroit de Lancastre, où il arrivait le 20, malgré de grands embarras de glaces. Le 26, la *Pandore* atteignit l'île Beechey ; la cabane de *Northumberland House*, érigée en 1849 par John Ross, était encore debout, mais les ours gris de ce climat inhospitalier y avaient pénétré et avaient détruit une grande quantité des provisions qui y étaient amoncelées. Ceux des objets qui avaient été enfermés dans des tonneaux n'avaient pas été atteints par les ours, mais ils avaient beaucoup souffert de l'humidité ; trois embarcations laissées par Ross étaient en bon état de conservation. Le temps était beau et clair et la mer remarquablement libre pour cette époque de l'année ; le thermomètre centigrade marquait de 4° au dessus-de zéro à 1° au-dessous.

« La *Pandore* quitta l'île le jour même de son arri-

vée pour se rendre au détroit de Peel, où elle parvint le 28; elle repartit pour l'île Limestone, où on trouva un amas de pierres contenant une ancienne dépêche. Le 30, près du détroit de Bellot et en vue des îles l a Roquette, une barrière de glace obligeait le navire à revenir sur ses pas, car il ne devait pas hiverner dans ces parages. C'est alors que la *Pandore* se rendait de nouveau aux îles Carey et que le capitaine Allen Young trouvait dans l'île du Sud-Est la note suivante du capitaine Nares :

« A bord de l'*Alert*, aux îles Carey, trois heures midi, 27 juillet 1875.—L'*Alert* et la *Discovery* sont arrivés ici à minuit et repartiront à six heures du matin pour le détroit de Smith, après avoir laissé ici un dépôt de provisions et un bateau.

« Nous avons quitté Upernivik dans la soirée du 22 de ce mois et les îles Brown dans la soirée du 23. Passant à travers la glace, pendant un calme, nous sommes arrivés au cap York le 25 courant.

« La saison est très ouverte, et nous avons toute perspective d'atteindre une haute latitude.

« Tout le monde va bien à bord des deux bâtiments. »

Une autre lettre écrite par un membre de l'expédition à bord de l'*Alert* donnait les intéressants détails suivants :

« Du glacier Petowick, au nord de Crinimson. Cliffs, le 26 juillet.

« Les longs jours de vingt-quatre heures ont été

pleins d'évènements depuis que nous avons quitté Upernivick, dans la soirée du jeudi 22 courant. Nous suivîmes d'abord les côtes des îles au-dessous de splendides falaises ; mais, à la nuit, le brouillard arriva et notre navire toucha très doucement sur le fond vendredi matin. Nous profitâmes de cette occasion pour mettre pied à terre, tirer quelques canards et ramasser des œufs d'eider (les œufs de lunde et d'eider sont délicieux et nous en mangeons à tous les repas : à la coque, frits, ou en omelette). Mais bientôt nous entendîmes un coup de canon qui nous rappelait à bord, et nous trouvâmes que le flux avait remis notre navire à flot. Nous nous dirigeâmes alors vers le nord-ouest, nous attendant à chaque instant à voir le banc de glace tant redouté de la baie de Melville. Enfin le 24, à onze heures du matin, nous aperçûmes en face de nous la ligne des glaces, et à une heure moins un quart le grand banc bornait l'horizon.

« Le navire marchait à toute vapeur, et bientôt nous nous trouvâmes dans la banquise composée d'abord de glace nouvelle, puis d'une partie plus épaisse mais relativement plus friable. L'air était parfaitement calme, et ni la plume, ni le pinceau ne pourraient décrire la beauté de la scène. La glace écrasée changeait de couleur et passait du rose le plus tendre au violet le plus ardent, revêtant par ci, par là, les plus belles teintes bleues et vertes. Quelquefois le navire se lançait sur de grandes masses de glaces, les mettait en morceaux et passait à

travers. La partie mobile de la banquise s'étendait souvent plus loin que notre vue de chaque côté de nous; mais souvent elle était coupée par des espèces de canaux et, dans l'après-midi, nous arrivâmes à un de ces canaux qui était assez large pour permettre à la machine de faire trois révolutions à la minute. De temps en temps, nous pouvions nous entretenir avec les officiers de la *Discovery*. Toutes les cordes, toutes les barres étaient reflétées par une mer semblable à un miroir. C'était un aspect que je n'oublierai jamais. C'est avec peine que je quittai le pont : il me semblait que je perdais la vue de quelque majestueuse et brillante cérémonie.

« Après avoir divisé plus d'un bloc glacé et entendu commander de nombreux *babord tout* et *tribord tout*, nous sortîmes du milieu de la masse qui a retenu tant de navigateurs et nous arrivâmes au cap York avec toute la rapidité qui ait jamais été obtenue. Nous sommes maintenant dans le North-Water, au delà des rochers cramoisis qui ne sont dans ce moment pas du tout cramoisis, bien qu'un peu de neige les couvre de couleur rose.

« Nous avons passé une douzaine de grands glaciers et le cap Dudley-Digges, qui aurait pu être nommé les Rochers-Oranges, car les falaises sont d'un jaune orangé brillant et d'un rouge de brique; elles sont couvertes en certains endroits de lichens et de mousse d'un vert jaunâtre. Chaque fente de glacier est remplie par un cours d'eau charriant des masses de glaçons dans la mer immobile; au delà et

plus haut que les glaciers on aperçoit de grandes masses de neige humide et polie.

« Tout nous sourit à présent. La mer est libre de glace si l'on ne tient pas compte du glacier que nous avons en face de nous. Il fait un magnifique temps d'automne; tout le monde jouit d'une parfaite santé et se montre impatient d'agir; le temps est plus favorable qu'il ne l'a été aux expéditions faites avant la nôtre, nos provisions sont abondantes. Nos moutons, les premiers qu'on ait apportés ici, sont intacts. Des chaînes de canards sont suspendues aux agrès, des tonneaux d'œufs de lunde, qui valent beaucoup mieux que les œufs de pluvier, sont à notre disposition.

« Nous nous dirigeons maintenant sur l'île Carey et nous allons remettre nos lettres à la *Discovery*, qui est à six lieues derrière nous et qui les déposera dans une cachette. Notre dépôt de provisions organisé, nous partirons pour l'île Littleton. »

Si nous avons cité in extenso toute cette longue lettre reproduite par M. Malte-Brun dans le récit qu'il a fait de l'expédition polaire anglaise, c'est qu'il nous a semblé que rien n'était plus à même de faire ressortir le côté pittoresque et vivant de ce genre d'exploration.

L'*Alert* et la *Discovery* quittèrent les îles Carey le 26 juillet et se dirigèrent vers le nord. La mer était belle, le temps clair et les navires rencontraient à peine ça et là quelques blocs de glaces isolés. Le 28, on jetait l'ancre au port Foulke. Là se trouvait

un campement d'Esquimaux ; le commandant Nares aurait été heureux de s'adjoindre quelques-uns de ces hommes rompus à la vie de ces froides contrées; malheureusement le camp était vide. La douceur de la température avait rendu la saison spécialement favorable aux chasses dans l'intérieur des terres et le camp avait été complètement abandonné.

Le 29, les deux navires franchirent le détroit dans le but de gagner la côte occidentale. Une tempête de neige succéda tout à coup au beau temps dont on avait joui jusque-là ; l'*Alert* jeta l'ancre pendant que la *Discovery* prenait les devants et un signal fut établi au cap Isabelle par les matelots du premier navire, à une hauteur d'environ 215 mètres.

On remit à la voile et après avoir aperçu des glaces à quinze milles aux nord du cap Isabelle on rejoignit la *Discovery*. Les deux navires allèrent mouiller à 2 milles au sud du cap Sabine dans un bon port, auquel on donna le nom du lieutenan Payer.

L'expédition resta là trois jours, retenue par l'accumulation des glaces qni allaient sans cesse en augmentant. Le 4 août, on put enfin doubler le cap Sabine et après avoir longé la côte méridionale du détroit de Hayes on alla mouiller dans un petit port.

Les équipages débarqués se trouvèrent en face d'une superbe vallée couverte d'une végétation luxuriante. Dans tous les sens les indices de la vie animale se montraient et l'on trouvait des traces de bœufs musqués et d'autres animaux. Deux grands gla-

ciers voisins de ce lieu et penchés vers la mer y laissaient glisser d'immenses blocs qu'on voyait s'éloigner du bord et errer à l'aventure.

Le 5 août, on s'avança à travers les banquises et on tenta de s'avancer vers le nord ; mais on dut bientôt renoncer à cette entreprise et tâcher de revenir au point de départ. Quand ils furent en vue du cap Victoria, les deux navires se trouvèrent subitement pris au milieu d'une débacle de glaces qui les entraîna avec une force irrésistible vers un immense iceberg qu'on apercevait au loin. Une catastrophe devenait imminente ; une déviation survenue dans la marche des glaçons amoncelés sauva l'expédition d'une perte certaine et qu'aucune force humaine n'aurait pu conjurer.

Après vingt-quatre heures de lutte contre les glaces entassées, on atteignit enfin la terre, le 8 août, à la hauteur du cap Victoria. Là, les eaux étaient libres de glaces. Les deux navires s'abritèrent dans la baie Pierce-Franklin, sur la côte sud de la terre Grinnel. Le 9 août, on établit là un signal et on tenta mais en vain de reprendre la route du nord. On avait, à force de vapeur, réussi à faire quelque chemin, quand la mer s'étant fermée de nouveau, il fallut s'arrêter à l'entrée sud de la baie Dobbus, où l'on établit un autre dépôt.

A partir de ce jour, le voyage ne put continuer que grâce aux plus pénibles efforts. Tantôt, pour se frayer un passage à travers les glaces, il fallait employer les scies ou faire jouer la mine ; tantôt, si

l'on rencontrait un bras de mer libre, il fallait se garer du choc des glaçons en dérive. La vitesse de ces blocs entraînés par le courant n'était pas moindre de 5 milles par jour. Parfois il devenait nécessaire de s'abriter derrière quelque grand iceberg qui entraînait les navires à la dérive avec lui et leur faisait ainsi perdre une partie de la route qu'ils avaient faite aux prix de tant de fatigues.

Le 19 août, on arriva vers un chenal qui rendit possible de contourner le cap Frazer, et on s'arrêta au pied du cap Collinson dans une petite baie dont l'entrée était défendue par un énorme iceberg qui obligeait les glaces entraînées à prendre une autre route. On établit là un nouveau dépôt de provisions; puis, profitant d'un moment favorable, on reprit la mer. Le 22 août, la *Discovery* établit un dépôt de vivres au cap Morton, après quoi les deux navires jetèrent l'ancre à l'entrée de la baie Bessels.

Après avoir observé l'horizon des hauteurs du cap Morton, le commandant Nares donna le signal du départ; on traversa le canal dans la direction du nord, puis les deux navires, pour éviter la débacle, se réfugièrent dans le détroit de Lady-Franklin dans lequel on découvrit un bon port qu'on appela Discovery-Harbour.

Quand on put descendre à terre, on constata que le pays était couvert de la plus riche végétation qu'on eût encore rencontrée depuis le port Foulke. On se mit en chasse et on tua neuf bœufs musqués qui fournirent de la viande fraîche aux équipages et

ramenèrent la gaieté avec la santé. Ce port, bien protégé par une petite île placée à l'ouest du cap Bellot, parut favorable au commandant Nares qui le choisit pour lieu d'hivernage de la *Discorvery*. L'*Alert* repartit donc seul, le 26 août au matin, après avoir augmenté son équipage d'un officier et de 7 hommes empruntés au navire laissé à l'arrière.

L'*Alert* avança d'une vingtaine de milles en trois jours, mais on fut obligé de relâcher près du cap Frédéric VII, pour réparer des avaries. Quelques officiers débarqués sur cette terre déserte et semée de flaques d'eau gelée et de plaques neigeuses, réussirent à tuer quatre bœufs musqués qui vinrent s'ajouter aux vivres frais qu'on avait déjà recueillis dans le port de la Discovery. Le 30 août, on reprit la mer, après avoir établi un dépôt sur la côte; mais à peine le navire était-il en pleine mer qu'il fut enveloppé dans une débacle de vieilles glaces dont l'ensemble embrassait un espace de 3 milles au moins de diamètre et dont l'épaisseur n'était pas moindre de 24 mètres. Heureusement une forte brise du sud-ouest vint désagréger ces amoncellements et permit à l'*Alert* de s'élancer rapidement vers le nord. On s'avança ainsi, utilisant tantôt la voilure et tantôt la vapeur, jusqu'au cap Shéridan. Là il fallut s'arrêter devant une infranchissable barrière de glace derrière laquelle on s'abrita. On était arrivé au 82° degré de latitude nord.

Dès que le navire fut en sûreté, le premier soin du commandant Nares fut d'établir à terre un im-

portant dépôt de provisions auquel on donna le nom de Markham (Markham's hall). On résolut de passer en ce lieu le long hiver polaire.

Trois excursions principales en traîneaux furent organisées pour utiliser les derniers jours d'automne.

La première partit le 9 septembre sous les ordres du lieutenant Aldrich, s'avança vers le nord et atteignit le cap Joseph-Henri. Là, du sommet d'une montagne élevée à environ 600 mètres au-dessus du niveau de la mer, l'explorateur put jouir d'un admirable panorama. Au nord apparaissait jusqu'aux dernières limites de l'horizon un amoncellement épouvantable de glaces chaotiques entassées pêle-mêle et prenant les formes les plus étranges. A l'ouest, au contraire, se montrait la côte formée de collines aux pentes douces couvertes d'un manteau de neige et dessinant vers le sud une série de caps et de promontoires.

Le 25, le capitaine Markham, emmenant avec lui les lieutenants May et Parc et vingt-cinq hommes d'équipage, partit avec trois traîneaux dans la direction du nord-ouest; son intention était d'aller établir aussi loin que possible un dépôt de vivres et de provisions. Cette exploration se changea en un véritable désastre. En effet, après une affreuse tempête de neige qui dura plusieurs jours, la température s'abaissa subitement, douze hommes furent cruellement gelés; le lieutenant May et deux autres durent même subir l'amputation des pieds. Ce ne fut qu'après une absence de 17 jours que les malheu-

reux voyageurs rejoignirent le navire. Ils avaient néanmoins accompli leur mission et avaient établi un dépôt de vivres par 82° 44' nord, et visité la côte jusqu'à 82° 48'. Parry en 1827 n'avait atteint que 82° 45'.

Le jour même du retour de l'exploration, le soleil disparut complètement de l'horizon et la nuit polaire commença. Elle devait durer 142 jours. Le commandant Nares se hâta d'aménager le navire pour passer cette longue et douloureuse période. Une toiture fut placée sur le pont et ce dernier fut débarrassé de tout ce qui pouvait l'encombrer.

Grâce à la sagesse qui avait présidé aux apprêts de l'expédition, grâce aussi à la prévoyance du commandant, éclairé par l'expérience de ses voyages personnels antérieurs et des grandes expéditions polaires anciennes ou récentes, cet hiver rigoureux se passa rapidement. En janvier, quand apparut le crépuscule, nul encore n'avait songé à se plaindre de l'obscurité prolongée. Les travaux nécessités par la protection du navire contre la pression des glaces, des écoles ouvertes à bord par les officiers pour les hommes d'équipage, quelques représentations théâtrales, des lectures, des chants, des conférences, entretinrent la bonne humeur et en même temps la santé de tout le monde.

M. Hertz décrit ainsi cet hivernage, d'après le compte rendu du capitaine Nares :

« Les chiens de traîneau étaient en proie à une sorte de nostalgie; ils refusaient les pains qu'on

avait fabriqués à leur intention, persistaient à s'abriter auprès de la cuisine du navire et ne pouvaient se résigner à vivre à terre. La plupart se montrèrent sujets à une maladie qui causa de vives appréhensions, car elle présentait tous les caractères de la rage; la nuit polaire n'était pas encore venue qu'on en avait perdu quinze sur trente. Heureusement aucun de ces animaux, d'ailleurs si voraces, ne chercha à mordre ni les hommes ni ses congénères. L'un d'eux se guérit sans qu'on sût comment; à la première atteinte des convulsions, il s'enfuit en hurlant à travers les glaciers et ne reparut que huit jours après, affamé, mais bien portant. Ce qu'il y a de particulier dans cette cure, c'est que beaucoup de personnes et d'animaux atteints des premiers symptômes de l'hydrophobie se sont rétablis par le même procédé.

« On avait, dès le début, commencé les préparatifs de l'hivernage. Le bagage inutile fut débarqué et empilé sous un hangar dont les murailles étaient faites de tonneaux et dont les voiles de rechange constituèrent la toiture. Le pont fut recouvert de sa tente avec beaucoup plus de soin encore qu'on n'en apporte dans les régions tropicales. On éleva des murailles de neige tout autour des flancs du navire. Sur terre on construisit deux observatoires également en neige. Le docteur Collan fit pratiquer un promenoir d'un kilomètre environ de longueur, jalonné par des boîtes en fer-blanc. Les matelots donnèrent à cette avenue le nom de *boulevard des Ladies*.

« Le costume d'hivernage se composait d'un premier vêtement de grosse flanelle bien complet, d'une chemise de molleton, de deux longs gilets de laine tricotée, — ou pour les officiers d'un gilet et d'un veston en gros drap de feutre, — de pantalons en peau de phoque et de souliers de feutre. Ce costume était celui de l'entrepont. Quand on montait sur le pont on endossait un pardessus de forte toile, on se chaussait de gros bas drapés, et par dessus encore, de bottes en cuir-laine renforcées d'épaisses semelles. Le visage était protégé par un cache-nez bleu et une coiffure dite passe-montagne, en cuir, avec oreillettes doublées intérieurement de peau d'agneau, le tout recouvert au besoin d'un capuchon; les gants, ou plutôt ce que nos écoliers appellent moufles, étaient également en peau fourrée et très longs.

« Il n'y a pas de détails insignifiants dans le costume quand la température est si basse qu'un baiser de l'air sur le visage équivaut à la morsure d'un fer rouge. Il est faux pourtant que le contact des métaux soit aussi douloureux qu'on le prétend, et qu'on ne puisse saisir, à main nue, une barre de fer sans y laisser sa peau.

« L'œil seul supporte le contact direct de l'air, mais à la condition de pouvoir faire jouer les paupières. Cet admirable instrument d'optique s'épanouit sous l'irradiation des étoiles qui scintillent en frissonnant dans la profondeur du sombre empyrée. Il ne s'émeut ni de leurs rayons dorés ni des morsures

de cette atmosphère qui s'abaisse à la température des espaces célestes. Ici l'organe périssable de la créature l'emporte sur les instruments les plus précis du constructeur, car ceux-ci se voilent d'une pellicule de givre au moindre souffle et leurs muscles de cuivre et d'acier se contractent sous l'action du froid.

« Les officiers chargés des observations scientifiques se recouvraient en outre d'un vêtement complet en peau de chamois. Une perruque *à la galloise* en laine et en peau de phoque descendant beaucoup plus bas que les épaules, en forme de pèlerine, complétait cet ensemble d'ajustements.

« Voici comment la journée était distribuée : à sept heures, lever, déjeuner et nettoyage du pont, suivi d'une corvée sur la glace ; à dix heures, revue, lecture des prières en commun. Tout le monde quitte alors le navire pour se livrer aux travaux et aux observations scientifiques. On dîne à une heure pour repartir ensuite jusqu'à quatre heures. De quatre heures à sept, repos. A sept heures le thé, puis l'école qui dure jusqu'à neuf heures du soir. A onze heures, extinction des feux que quelques contrebandiers rallument en cachette dans leur cabine : « Mais, dit le capitaine Nares, ces veillées sont si bien employées que je n'ai pas le courage de m'en plaindre. »

« C'est ainsi que les jours, ou plutôt les intervalles de vingt-quatre heures à l'horloge du bord, s'écoulent les uns à la suite des autres.

« Mais les jours de fête, que l'on multiplie avec raison, apportent leurs distractions variées. Le 5 novembre, c'est l'anniversaire de la conspiration des poudres et de l'exécution de Guy Fawkes, qui n'avait trouvé d'autre moyen de changer la constitution politique de la vieille Angleterre qu'en essayant de faire sauter le Parlement tout entier. En punition de ce forfait, Guy Fawkes est régulièrement brûlé en effigie tous les ans. Sa mémoire ne s'attendait guère à l'expiation du crime, en l'année 1875, par 82° de latitude boréale. — On vit pourtant son mannequin sortir de l'*Alert*, un peu légèrement vêtu pour la circonstance, avec une lanterne bleue dans la bouche, et s'en aller processionnellement, musique en tête, vers un des plus hauts sommets de glace du voisinage. Arrivé au point culminant, on l'installa sur un baril goudronné.

« Il fait froid, Guy Fawkes, dit un des matelots qui remplit le rôle de bourreau, mais tu vas te réchauffer tout à l'heure.

« Et il met le feu au baril, à l'aide d'une torche. L'exécuteur des hautes œuvres sait que Guy Fawkes est méchant quand sa tête s'échauffe, et bat prudemment en retraite.

« Il n'est que temps! voilà le pied gauche du coquin qui saute en l'air avec une explosion terrible; puis c'est le tour du pied droit; Guy Fawkes avait fourré des pétards dans ses bottes, il en a dans les mains, il en a jusque sous son bonnet. — Trois grognements pour ce scélérat de Guy Fawkes.

« Que diable l'Esquimeau qui nous accompagne peut-il penser de tout ceci ? se demanda in petto le capitaine Nares.

« Le 11 novembre, soirée littéraire avec conférence, musique et chansons. Cette fois le chef de l'expédition procède à l'inauguration des conférences par un exposé d'astronomie.

« On s'était proposé de renouveler cette soirée tous les jeudis ; mais quelque chaleur qu'eût mis le bon capitaine dans son cours d'astronomie, on craignait que les conférences ne vinssent à se ressentir du climat. Puisque l'on a inauguré la chansonnette, ne pourrait-on aller jusqu'au bout et ouvrir un véritable théâtre, le Théâtre royal du pôle nord ? Cette idée a pris comme le feu à une traînée de poudre. Le commandant fait bien quelque résistance. On lui rappelle qu'il a joué, il y a une vingtaine d'années, un personnage féminin du drame de *Charles II*, dans les représentations polaires, alors qu'il était lieutenant dans l'expédition arctique commandée par le capitaine Kellet. — L'amiral Ommaney n'était-il pas impresario du théâtre *Royal Arctic*, à bord de l'*Assistance?* et ne joua-t-il pas le personnage de mistress Craux dans *Avez-vous envoyé votre femme à Camberwell?* Et l'amiral Nias n'avait-il pas représenté sir Simon dans *Mademoiselle avant ses vingt ans ?*

« A toutes ces sollicitations le commandant répond que les facéties n'ont pas, au point de vue moral, le même résultat que les conférences ; mais

il répond mollement ; pour le décider, on organise une représentation sur le pont même. L'excellent chef s'aperçoit alors que l'enthousiasme est bien froid. (Le thermomètre marquait 30 degrés au dessous de zéro). Il est vaincu : il livre l'entrepont aux artistes. Le lieutenant Aldrich se met au piano. Il commande l'orchestre et les marins exécutent avec une merveilleuse docilité tout ce que la fantaisie leur dicte.

« Vraiment, écrit le capitaine Nares, Aldrich joue avec beaucoup de talent... Aujourd'hui le rideau est tombé sur un impromptu fort applaudi . « *L'Autriche, l'Amérique et l'Angleterre se disputant le pôle nord.* »

« Détails bien peu géographiques ! dira-t-on ; c'est pourtant grâce à cet entrain, à cette succession de plaisirs, que le marin rompt les premières mailles du filet dans lequel la nostalgie essaye de l'emprisonner, pour le livrer ensuite, sans force et sans ressort, à des maladies plus terribles. Grâce à ces fêtes, à ces exercices, à ces travaux variés, « jamais, c'est le capitaine Nares qui le dit lui-même, jamais réunion d'officiers et de matelots n'a supporté avec plus de sérénité la longue nuit polaire.»

« La nuit d'ailleurs s'est montrée indulgente. Le soleil, quand il a disparu de l'horizon, a laissé derrière lui les feux de son crépuscule, ses feux se sont adoucis peu à peu, pour faire place à une douce lumière qui blanchit, s'efface et projette encore quelques éclats tamisés dans le milieu du jour. Le 30

novembre seulement arrive la pleine nuit, mais il y a toujours des rayonnements ; le 27 décembre, jour du solstice d'hiver, une coulée verdâtre et lumineuse encore éteignait les étoiles de la voie lactée, dans la direction du sud, à moitié hauteur de l'horizon. Le ciel n'est absolument noir que par la brume et les tourmentes de neige ; mais ce n'est pas le *noir* même de la nuit qui pèse sur l'âme, c'est *sa continuité*.

« Voici maintenant l'aube, et avec elle ces recrudescences de froid que nous avons signalées. Le thermomètre descend à 50 degrés au-dessous de zéro le 20 janvier, au moment où l'aube se transforme en aurore, l'aurore de midi. On peut voir un homme à 125 mètres, en regardant vers le sud ; à 175 mètres, en regardant du côté du nord. Le soleil n'apparaîtra que dans deux mois, mais la lune va le précéder. Le 1er février, elle apparaît, gravissant avec lenteur la longue spirale de l'horizon, essoufflée, enflée, comme un vieil astre qui revient d'un long voyage, mais sa face s'allume et revêt peu à peu la splendeur de l'or pâle.

« Le 12 février on peut entrevoir un homme à près d'un kilomètre. Alerte ! le jour revient : il faut se préparer aux explorations du printemps. Un petit monde, qui s'était endormi dans le voisinage, se réveille à son tour pour se mettre en campagne : ce sont les lemmings qui sortent de leurs terriers pour aller courir sur la neige. Ces jolies petites bêtes, rats par leur famille, lièvres par leurs allures, sont

tout épouvantées du voisinage des humains; elles se dérobent avec tant de rapidité qu'on ne peut constater que leurs traces et les trouées par lesquelles elles disparaissaient sous la neige.

« Enfin le soleil reparaît dans les premiers jours de mars 1876; le froid redouble d'intensité. Le 1er mars, le thermomètre descend à 53 degrés, le 3 mars à 59 degrés. Les nez se gèlent instantanément; personne ne sort seul afin d'être averti au moment décisif.

« Mais on va reprendre la vie de fatigues et les rigueurs du climat ne pourront plus que diminuer[1]».

Ce fut le 12 mars, par un froid de quarante degrés centigrades, que les lieutenants Rawson et Egerton se mirent en route pour entreprendre la première excursion de printemps à l'aide des traîneaux. Ils tentèrent vainement de se rendre au lieu où l'on avait laissé la *Discovery*. Neils Peterson, le conducteur des chiens, ayant eu les pieds gelés, dut subir l'amputation et mourut le 14 mai. C'était un des anciens compagnons du docteur Hayes, et il laissait une femme et trois enfants à Copenhague, sa patrie.

Sans se laisser décourager par cet insuccès, les deux vaillants officiers renouvelèrent leur tentative le 20 mars et cette fois ils parvinrent à rejoindre la *Discovery*. Ils apprirent ainsi que tout s'était parfaitement passé à bord de ce navire pendant l'hivernage.

[1] *La Géographie contemporaine*, p. 61 et suivantes.

Là non plus on n'était pas resté inactif; avant que la nuit polaire eût été complète, le capitaine Stephenson avait organisé des chasses aux bœufs musqués et les cadavres de trente de ces animaux étaient venus s'ajouter aux provisions de l'équipage. D'un autre côté, le lieutenant Fulford était parti en exploration et avait reconnu les côtes de la baie Lady-Franklin. De nouvelles explorations de printemps s'organisèrent aussi à bord de la *Discovery* pendant que d'autres se faisaient plus au nord par les marins de l'*Alert*.

Toute la fin du mois de mars fut employée par le commandant Nares à préparer de grandes excursions dans ces parages encore inconnus. Le 3 avril matin, sept traîneaux avec leurs officiers et leurs équipages quittèrent l'*Alert* et se mirent en campagne. Ces traineaux avaient chacun un officier commandant, c'étaient MM. le capitaine Markham, le lieutenant Parr, le lieutenant Aldrich, le lieutenant Giffard, le docteur Mossel, le mécanicien White. Un septième traîneau servant d'allège était confié au matelot Brient.

L'expédition réunie devait gagner d'abord le cap Joseph-Henri; de là le capitaine Markham et le lieutenant Parr avaient ordre de marcher droit au nord avec leurs deux traîneaux le *Marco-Polo* et la *Victoria*; ils emmenaient en outre deux embarcations pour franchir les bras de mer libres qu'ils pouraient rencontrer. Trois autres traîneaux, le *Bulldog*, l'*Alexandra* et l'*Allège*, devaient les suivre aussi loin que possible,

Le *Challenger*, commandant Aldrich, et le *Poppie*, commandant Giffard, avaient ordre, pendant ce temps là d'explorer à l'ouest les côtes et l'intérieur de la terre de Grant, qu'on avait découverte pendant le dernier autonme.

Quand l'expédition se trouva réunie au lieu fixé pour le rendez-vous, à 70 milles environ du point où l'*Alert* était arrêté, on se trouva en face d'une mer s'étendant à perte de vue dans la direction du nord, mais n'offrant que des entassements chaotiques de glaces coupées en tous sens par des fissurres et paraissant au premier abord complètement inabordable. Ces glaces, formant des épaisseurs de 30 à 35 mètres, démontraient par les couches qui les composaient qu'elles étaient de formation très ancienne.

La perspective des dangers qu'offrait le parcours d'un pareil entassement n'effraya pas le capitaine Markham, non plus que le lieutenant Parr et leuré quipage ; ils s'engagèrent résolument dans le glacier : jamais chemin plus pénible n'avait été entrepris. A chaque pas, des blocs de glaces à pic venaient barrer la route, plus loin on était arrêté par de profondes et larges crevases remplies de neige ; c'est au travers de tels obstacles qu'il fallait frayer un passage pour les traîneaux ; parfois les efforts réunis faisaient rouler dans les fissures des blocs de glace de sept et huit mètres de haut. La journée entière était employée à ce travail surhumain et les traîneaux poussés en avant quand arrivait le soir avaient à peine parcouru quelques mètres.

Après trois semaines de cette lutte, deux hommes tombèrent malades et on dut les porter sur les traîneaux, le 35° jour de marche, cinq autres étaient mis hors de service. A chaque instant les hommes valides s'attelaient au traîneau par un froid de 43 degrés.

C'est au prix de ces efforts héroïques que les deux vaillants officiers parvinrent, le 12 mai, à atteindre le 83° 20' 26" de latitude nord. C'est le point le plus élevé auquel l'homme se soit encore avancé dans la direction du pôle.

« Quand on se résigna au retour, on se retrouva en face de toutes les mêmes difficultés qu'on venait de surmonter. Qu'on ajoute à ces obstacles matériels sans cesse renaissants, l'affaiblissement constant des hommes de l'équipage et l'on aura une idée de l'état terrible dans lequel ces hommes indomptables arrivèrent, le 5 juin, au cap Joseph-Henri. Là, les attendaient heureusement leurs compagnons qui leur prodiguèrent les soins les plus attentifs. Un homme pourtant avait succombé pendant la route; c'était un artilleur qui était mort des suites de la fatigue et de l'épuisement. Enfin ils purent revoir l'*Alert* après un voyage de 70 jours, pendant lesquels ils avaient parcouru une distance de 600 milles.

L'expédition commandée par le lieutenant Aldrich, s'était avancée pendant ce temps le long de la côte ouest de la terre de Grant; elle atteignit un point qu'on appela cap Colombia et qui est situé à 83° 7' de latitude septentrionale. Aldrich s'engagea le long

de la côte qui, à partir de ce point, tourne au sud ouest ; il en fit la reconnaissance sur une distance de 220 milles et s'arrêta en un point dont il détermina la latitude et la longitude. Ce point est situé à 82° 10' de latitude nord et à 88° 50' de longitude à l'ouest du méridien de Paris. Quand la vaillante troupe des explorateurs revint à bord du navire, le 26 juin, après une absence de 84 jours et un parcours de 230 milles, son état de santé n'était guère meilleur que celui des compagnons du capitaine Markham et du lieutenant Parr.

Nous avons dit que la *Discovery* n'était pas de son côté restée inactive, pendant que l'équipage de l'*Alert* s'en allait au loin chercher de nouvelles solutions géographiques. En effet, une exploration y avait été organisée et quitta le navire le 20 avril, sous les ordres du lieutenant Beaumont, du lieuteuant Rawson et du docteur Coppinger. Le but proposé était l'étude de la côte nord du Groenland ; ils s'y engagèrent en suivant la déclinaison de cette terre du côté de l'est et atteignirent ainsi un point dont la position fut déterminée et qui est placé au 82° 54' de latitude nord par 50° 53' de longitude à l'ouest du méridien de Paris. Cette expédition eut beaucoup à souffrir aussi, surtout pendant la période du retour.

Une antre exploration organisée par la *Discovery* fut placée sous les ordres du capitaine Stéphenson et du lieutenant Fulfort ; elle se dirigea sur la baie Polaris, et e 13 juin ils y trouvèrent la tombe

du capitaine Hall. Une plaque commémorative en cuivre avec une inscription fut fixée sur cette tombe pour rendre hommage au vaillant Américain, qui le premier était arrivé dans ces parages.

D'autres explorations furent organisées mais moins importantes que les précédentes. C'est ainsi qu'on fit la reconnaissance du fiord Petermann; des dépôts de vivres furent établis sur divers points de la côte du Groenland; des troupes organisées furent envoyées au devant des grandes expéditions et purent ainsi venir en aide à ces malheureux épuisés et dont un grand nombre étaient malades.

Quand on arriva aux premiers jours de juillet 1879, le commandant Nares, qui pourtant avait encore des vivres et des provisions de toutes sortes, et pouvait amplement tenter encore un hivernage dans ces hautes latitudes, donna le signal du retour.

Personne jusqu'à ce jour n'a été bien complètement affirmatif sur les véritables motifs qui amenèrent cette résolution. Les uns ont parlé d'un esprit d'indiscipline qui commençait à s'emparer des équipages; d'autres ont fait valoir le découragement amené par l'épuisement et les maladies. Il est certain que le terrible scorbut, qui avait épargné les expéditions américaines précédentes, avait fait son apparition dans les équipages anglais et y avait fait plusieurs victimes. L'amirauté anglaise s'est préoccupée de cette question capitale et a nommé une commission qu'elle a chargée d'étudier les causes de cette épidémie.

Si l'on se reporte au rapport fait par cette commission, la responsabilité du commandant Nares ne serait pas complètement à l'abri de tout blâme dans cette circonstance. D'un côté, on lui reproche d'avoir négligé de faire emporter par les marins, partant pour les explorations en traîneaux, des quantités suffisantes de jus de citron. Aujourd'hui on est certain que c'est là le meilleur préservatif contre le le scorbut, et un chef soucieux de la santé de son équipage doit en exiger l'usage constant et quotidien.

On se plaint aussi qu'après l'hivernage, le commandant Nares n'ait pas assez ménagé la transition entre la température relativement clémente du bord et celle à laquelle les matelots, partant pour les explorations en traîneaux, se trouvèrent subitement exposés. La commission n'hésite pas à voir là une imprudence qui a dû contribuer à rendre les gens des équipages plus accessibles aux attaques de la terrible épidémie.

Quoi qu'il en soit, le commandant Nares, dans le rapport complet sur son expédition qu'il a présenté aux deux chambres du Parlement anglais, ne s'explique pas sans un certain embarras sur les causes qui l'ont déterminé à la retraite.

La présence dans le nord d'une mer glacée et qu'il affirme être paléocrystique, c'est-à-dire formée de glaces éternelles, l'absence de terre dans cette direction, l'impossibilité de se frayer une voie pour se rapprocher davantage du pôle ; la difficulté

d'organiser d'autres explorations dans la terre de Grant et dans le Groenland ; le peu de distance que ces expéditions pourraient parcourir au delà des points atteints par les explorations précédentes, telles sont les raisons qu'il fait valoir. Mais un fait ne reste pas moins acquis : c'est que rien n'est moins démontré que l'étendue sans borne de la mer glacée et chaotique qu'ils ont trouvée dans le nord ; rien n'est moins démontré non plus que l'antiquité de ces glaces, que n'ont trouvées ni Hayes ni le capitaine Hall. D'un autre côté, les efforts couronnés de succès qu'a faits l'exploration du capitaine Markham et du lieutenant Parr, démontrent péremptoirement qu'avec des précautions et du dévouement, une expédition nouvelle, au lieu de 600 milles en avant, aurait pu, en prfitant de la route tracée par la première, s'avancer à 700, 800 peut-être 900 milles et peut-être apporter sur la question des régions polaires une solution inattendue.

Ces réflexions nous semblent si bien fondées que les Américains et les Anglais eux-mêmes n'ont pas renoncé à s'approcher plus encore du pôle qu'on ne l'a fait jusqu'ici et qu'il est question d'organiser deux expéditions nouvelles qui prendront encore la route du détroit de Smith et tenteront l'assaut de ces régions inabordables.

Ce fut le 20 juillet 1876 qu'on commença les préparatifs du retour. La glace avait déjà commencé à se briser, un violent vent du sud-ouest acheva de la mettre en déroute et le 31 juillet, après avoir éta-

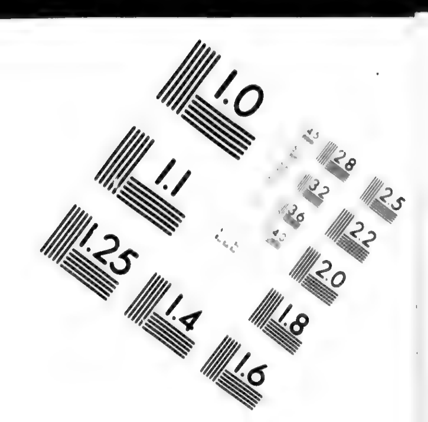
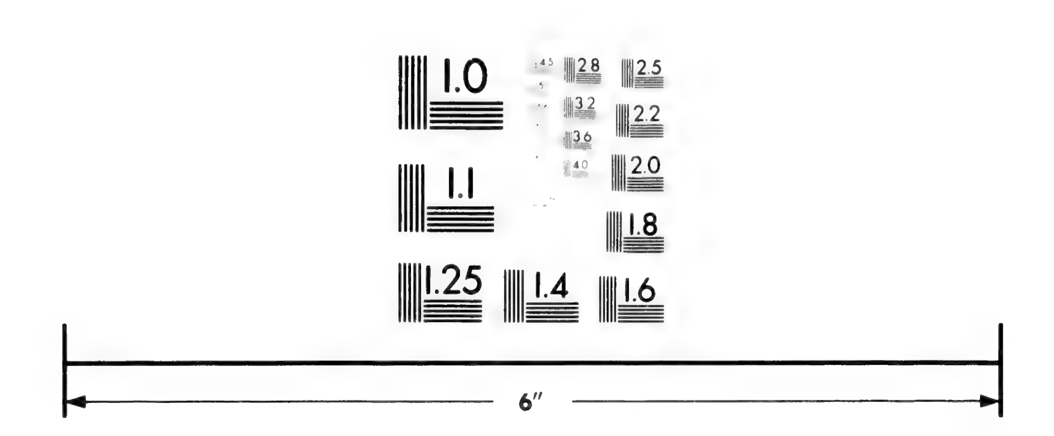
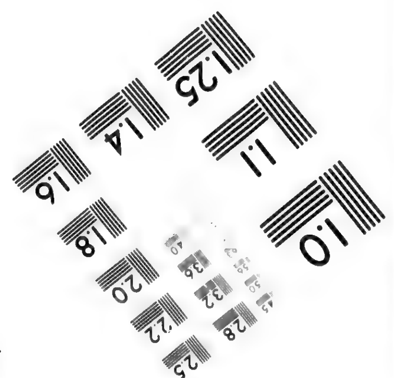


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)





bli sur le rivage un cairn dans lequel on plaça le nom des officiers et des hommes de l'équipage, l'*Alert* quitta le point où il avait passé l'hiver.

A travers mille obstacles et mille dangers, il parvint, le 11 août, à rejoindre la *Discovery* dans la rade qui l'avait abritée; le 9 septembre les deux navires, voguant de concert, franchirent l'entrée du détroit de Smith et le 25 ils arrivèrent à l'île de Disco; lè 29 octobre l'*Alert* et la *Discovery* jetèrent l'ancre devant Queenstown où les attendait une réception enthousiaste.

Tous les officiers qui firent partie de ce beau voyage furent généreusement récompensés par le gouvernement anglais. Le capitaine Nares fut nommé baronnet par la reine et reçut la grande médaille d'or de la société de géographie de Londres. Le capitaine Markham, organisateur des courses en traîneaux, fut promu au grade de capitaine de vaisseau et reçut de la société de géographie, à titre de récompense, une montre en or avec une inscription. Tous les officiers reçurent de l'avancement.

X

LES EXPLORATIONS POLAIRES SUÉDOISES. — VOYAGE DE M. NORDENSKIOLD A L'IÉNISSEI. LA SIBÉRIE OUVERTE AU COMMERCE EUROPÉEN

Pendant que ces grandes expéditions américaines, autrichiennes ou anglaises, allaient par diverses voies tenter l'assaut du pôle, M. Nordenskiold, le savant professeur norwégien, dont nous avons déjà eu si souvent à prononcer le nom au commencement de ce volume, entreprenait une tâche non moins ardue et qui n'était pas moins considérée comme impossible à accomplir.

Depuis de nombreuses années, le monde des géographes et des navigateurs avait déclaré unanimement que la mer de Kara était fermée par les glaces pendant l'année tout entière, et que toute tentative de gagner la Sibérie en pénétrant dans cette mer, soit par le canal de Matoschkin qui sépare en deux la Nouvelle-Zemble, soit par le détroit de Kara ou celui de Jugor au sud, était condamnée d'avance à un insuccès. M. Nordenskiold, seul et quelques pê-

cheurs de ses compatriotes combattaient cette opinion, et ce fut lui qui résolut de tenter un voyage dans ces mers pour démontrer l'inanité de ces affirmations.

Pour le récit de ce beau voyage, nous procéderons comme nous l'avons fait pour les précédents et nous nous efforcerons d'en élaguer tout ce qui pourrait sembler fantaisiste ou produit par l'imagination. La source à laquelle nous irons puiser les détails de cette grande entreprise est d'ailleurs on ne peut plus certaine ; car, pour ce récit et ceux des voyages de M. Nordenskiold qui vont suivre, nous prendrons tous nos renseignements dans les lettres écrites soit par M. Nordenskiold lui-même à M. Oscar Dickson, de Gothembourg, son généreux protecteur, ou à son savant ami français M. Daubrée, de l'Institut, soit par quelqu'un des officiers de son bord. Nous aurons soin d'ailleurs d'indiquer en note les pièces où nos lecteurs pourraient se reporter pour vérifier ou compléter les détails de notre récit.

[1] L'expédition, organisée par le savant professeur norwégien pour aller explorer la Nouvelle-Zemble et la mer de Kara, partit de Tromsoë le 8 juin 1875. M. Nordenskiold avait, grâce aux secours pécuniaires qui lui avaient été donnés généreusement par M. Oscar Dickson, affrété, pour effectuer son voyage, le navire le *Proefven* qui sortit de Tromsoë le 8 et, ayant

[1] Voir la lettre de M. Nordenskiold à M. Oscar Dickson, lue à la Société de géographie, le 3 novembre 1875, par M. Danske, de l'Institut. Bulletin de novembre 1875.

à lutter contre un vent contraire, fut obligé de rester cinq jours à l'ancre dans le détroit situé entre les îles de Carloö et de Reenö.

Le 14 juin seulement, M. Nordenskiold put lever l'ancre et prendre le large par le détroit de Füglo; le *Proefven* se dirigea ensuite vers la partie méridionale de la Nouvelle-Zemble par le cap nord qu'il doubla le 17.

Au printemps et au commencement de l'été, on rencontre à quelque distance de la côte ouest de cette île une ceinture de glace très épaisse, très compacte et souvent infranchissable pour les navires. Plus loin cette ceinture disparaissait. Si l'on en croit les baleiniers qui fréquentent ces parages, il se forme là fréquemment, à une époque avancée de l'année, deux passages qui ne sont couverts que de glaçons très clairsemés et à travers lesquels l'eau non gelée qui environne l'île communique à l'ouest avec l'océan. Une de ces ouvertures se trouve ordinairement devant le canal de Matoschkin et est formée par un très fort courant qui prend naissance dans ce détroit. L'autre passage se trouve environ à la hauteur du cap Sievero-Gusinnoï Mys.

C'est ce dernier passage que M. Nordenskiold choisit pour y engager le *Proefven* qui le franchit sans difficulté, le 22 juin. C'est ainsi que l'expédition mouilla pendant sept jours après avoir quitté Carlso, à la Nouvelle-Zemble dans une petite crique mal défendue contre le vent et un peu au nord du cap Sievero-Gusinnoï Mys.

Pour ne pas manquer à un des buts de l'expédition, l'étude de l'histoire naturelle et des phénomènes naturels qui se présentent dans ces contrées, on utilisa ce séjour à faire des sondages et des dragages afin de ramener du fond de la mer les êtres vivants ou les végétaux que l'on se proposait d'examiner attentivement. Ces expériences furent si riches en résultats dès le commencement de l'expédition, que le savant professeur comprit qu'il ferait dans ces parages de riches moissons pour l'histoire naturelle. On fit souvent usage d'un nouvel extracteur sous-marin dû au génie inventif de M. le docteur Vibert et l'on en obtint les plus heureux résultats.

Après deux jours de séjour dans ce premier point d'arrêt, le *Proefven* continua sa route vers le nord, s'arrêtant de temps en temps, quand cela paraissait utile, sur divers points de la côte : c'est ainsi que du 25 au 28 juin, on fit une station dans la petite baie de Karma-Kuly ; du 2 au 6 juillet dans celle de Besimennajor ; du 7 au 13, dans le canal de Matoschkin.

Jusqu'à ce moment, la mer qui baigne les côtes s'était présentée libre de glaces, mais quand on arriva au nord de ce détroit qui fait communiquer la mer de Kara avec le large bras de mer qui sépare la Nouvelle-Zemble du Spitzberg, le *Proefven* rencontra de telles quantités de glaces amoncelées le long des côtes, qu'il fallut renoncer à s'avancer plus loin dans cette direction. Cela rentrait d'ailleurs dans le plan primitif que s'était tracé l'expédition.

M. Nordenskiold, ayant constaté qu'à l'ouest du détroit de Matoschkin la glace était brisée, pensa pouvoir s'engager dans ce passage pour de là gagner la mer de Kara. Le *Proefven* entra donc dans le canal et y pénétra jusqu'à Tschirakina, où M. Nordenskiold résolut de faire une excursion en bateau plus avant, dans le but d'y reconnaître l'état des glaces.

Pendant que le chef de l'expédition se livrait à ces recherches, M. Lundstrom entreprit de faire l'ascension d'une montagne du voisinage, d'une hauteur d'environ 3,000 pieds, et du haut de laquelle le regard pourrait embrasser un vaste horizon. Un thermomètre à minimum fut placé sur ce sommet où l'on fit des expériences relatives à la température. Les deux observateurs purent, chacun de leur côté, se convaincre que la partie est du détroit était encore couverte d'une couche de glace qui en rendait l'accès inabordable, et qui paraissait assez épaisse et assez compacte pour résister longtemps encore à l'influence de l'été polaire. M. Nordenskiold ne jugea pas en conséquence qu'il fût bon d'attendre là une voie ouverte et, comme le passage par le nord était également interrompu dans ce moment, il se décida à tenter l'entrée de la mer de Kara par un des deux détroits de Kara ou de Jugor qui séparent la grande île de Waigatch de la Nouvelle-Zemble et du continent.

Le 13 juillet le *Proefven* quitta le canal de Matoschkin et, après avoir mouillé le 14 dans le golfe

de Skodde où l'on fit une grande collection de jolis fossiles jurassiques, l'expédition séjourna successivement à Sievero-Gusinnoï Mys le 16, le 18 à Gusinnoï Mys sud, le 21 à Kostin-Scharr, et elle arriva le 25 au fort d'une effroyable tempête, à l'entrée du détroit de Kara.

Ce passage était entièrement bloqué par la glace et le vent était trop violent pour qu'on pût songer à trouver là un mouillage. Le navire continua donc sa course et fut assez heureux pour trouver, pendant la grande tempête nord-est qui ravageait ces parages, depuis le 26 jusqu'au 30 juillet, un abri à la côte nord-ouest de l'île de Waïgatch, où l'on mouilla devant le cap Grebeni.

A ce moment la tempête était si violente que bien que le *Proefven* fût à l'ancre tout près, et à l'abri de l'île, les voyageurs ne purent mettre une embarcation à la mer et gagner la côte que le 30 juillet.

Ils y firent de riches moissons de pétrifications très curieuses, presque semblables à celles qu'on trouve dans l'île de Gotland, et qui pour cette raison offrent aux géologues suédois un intérêt tout particulier.

C'est en ce point de l'île Waïgatch, qu'on rencontra pour la première fois des Samoïèdes. Ceux-ci, en apercevant le navire, s'approchèrent de la plage dans des traîneaux extrêmement élevés et destinés à être employés en hiver aussi bien qu'en été. Chacun de ces véhicules avait un atelage de trois ou quatre rennes. Les Samoïèdes, ayant fait connaître

au chef de l'expédition leur désir de monter à bord, y furent amenés au moyen d'une embarcation et un somptueux repas leur fut servi.

Pendant le séjour du *Proefven* sur divers points de la côte occidentale de la Nouvelle-Zemble, les savants membres de l'expédition avaient naturellement dirigé leurs investigations vers les questions géologiques, l'étude de la vie animale et végétale, et tous les problèmes qui pouvaient leur sembler intéressants pour la science. Le grand nombre de ces lieux d'arrêt avait permis à l'état-major scientifique de recueillir des matériaux précieux et bien plus complets que n'avaient pu le faire leurs prédécesseurs. Par contre, la tempête et les coups de vent du nord-est qui avaient soufflé pendant les derniers jours et qui, selon tout ce qu'on pouvait présumer, avaient dû pousser les glaces et les amonceler vers le sud de la mer de Kara, faisaient craindre aux savants navigateurs, de se heurter contre l'impossibilité de pousser plus avant, cette année, leur route dans la direction de l'est.

M. Nordenskiold résolut néanmoins de tenter l'aventure le plus tôt possible et il donna l'ordre d'appareiller et de s'engager dans le détroit de Jugor.

Dès le commencement de ce nouveau voyage, le calme força le *Proefven* de mouiller en vue d'un endroit où un grand nombre de Russes et de Samoïèdes de Pustoserack ont coutume de séjourner pendant les mois d'été pour s'y livrer à la pêche et à la poursuite des baleines. C'est là ce que les Nor-

wégiens ont coutume d'appeler la *ville des Samoïèdes*.

Le lendemain, M. Nordenskiold, s'embarqua dans un canot et alla plus avant à la découverte dans le détroit, après avoir donné au navire l'ordre de le suivre le plus près possible. Le *Proefven* leva l'ancre en conséquence le surlendemain, 2 août, et grâce à une bonne brise et à un courant favorable, il traversa le détroit et jeta l'ancre devant la plage sur laquelle le chef de l'expédition avait dressé sa tente.

M. Nordenskiold se rendit aussitôt à bord et on avança vers la mer de Kara, poussé seulement par un fort courant sud-ouest. Après avoir franchi heureusement le détroit, le navire entra dans la mer de Kara, qu'à la grande surprise de tout l'équipage on trouva absolument libre de glaces.

Les navigateurs gagnèrent alors la partie centrale de la presqu'île qui sépare la mer du golfe d'Obi ; les Samoïèdes appellent cette langue de terre Jalmal. Il ne faisait presque pas de vent, de sorte que le navire n'avançait que très lentement. Cela mit fortement à l'épreuve la patience des membres de l'expédition, mais néanmoins cette circonstance leur permit d'entreprendre chaque jour des sondages, des travaux hydrographiques et des recherches scientifiques de toute sorte dans ces eaux qu'une expédition de cette nature visitait pour la première fois. De nombreuses espèces nouvelles de de la faune et de la flore marine furent le prix de ces recherches et de ces travaux.

Une remarque singulière, que fit M. Nordenskiold, est que l'eau qui se trouve à la surface de la mer dans ces parages est de l'eau douce ; cette circonstance est due à l'eau des grands fleuves qui coulent de l'intérieur. Il résulte de ce fait que la plupart des animaux qui sont extraits du fond de la mer, où l'eau est très salée, meurent en quelques instants quand on les place dans l'eau de la surface.

Là, comme cela avait eu lieu sur la côte occidentale de la Nouvelle-Zemble, on fit, avec des thermomètres spéciaux achetés à Londres dans ce but, des études sérieuses sur la température de l'eau, non seulement à la surface, mais encore à différentes profondeurs de la mer. Ces expériences ont fourni des résultats extrêmement intéressants et donnent la solution des questions si controversées dans les dernières année sur les courants de la mer, que jusqu'alors on avait guère étudiés que par la température de la surface des eaux. Grâce à de nombreuses observations faites le long de la côte ouest de la Nouvelle-Zemble, à partir du détroit de Matoschkin jusqu'à celui de Jugor, M. Nordenskiold a trouvé la preuve certaine que la surface des mers dans ces parages varie infiniment et dépend de la température de l'atmosphère, du voisinage des glaces, de l'affluence des eaux douces qu'amènent l'Obi et l'Iénissei, tandis que les eaux, à partir d'une profondenr de 20 mètres, ont, invariablement, une température de un à deux degrés centigrades au dessous de zéro.

Si, dans la partie septentrionale de la mer de Kara, où l'eau de la surface est presque de l'eau douce et où elle est pendant cette saison de l'année assez tiède, un flacon rempli de cette eau puisée à la surface est plongé à une profondeur de 20 mètres, l'eau qu'il contient se congèle; cette expérience avait déjà été faite et avait donné les mêmes résultats sur la côte ouest de la Nouvelle-Zemble et dans la partie occidentale du détroit de Jugor.

On peut conclure de ces observations qu'il n'existe pas de courants de mer tièdes à une certaine profondeur, ce qui est en contradiction complète avec la théorie du docteur Petermann que nous avons déja eu l'occasion d'exposer dans les récits qui précèdent, et notamment dans celui qui a pour objet l'expédition de MM. Payer et Weyprecht.

Le 8 août, les membres de l'expédition descendirent à terre pour quelques heures sur la côte ouest de Jalmal et ils y firent une détermination astronomique.

De nombreuses traces d'hommes, des empreintes de pieds nus et des sillons laissés par des traîneaux de Samoïèdes se montraient sur le sol de la plage. M. Nordenskiold y découvrit également un autel ayant servi aux sacrifices, et sur lequel s'étalaient au moins cinquante crânes d'ours blancs, des ossements de baleines, de rennes et d'autres animaux arctiques qui avaient été réunis en un monceau. Au milieu de cet amas de débris de victimes, se dressaient deux idoles grossièrement sculptées dans des

racines d'arbres; les yeux et la bouche de ces divinités étaient imprégnés de sang; on y voyait aussi deux bâtons portant des crochets auxquels se trouvaient encore suspendus des ossements de rennes et d'ours.

Un petit four était situé tout à côté de cet autel, et tout à l'entour on remarquait des ossements de rennes semés de ci de là, et qui étaient sans aucun doute les reliefs d'un festin. M. Nordenskiold resta pendant quelques heures à cette place tâchant de reconstituer par la pensée les scènes de paganisme qui avaient dû s'y passer, puis il continua à s'avancer vers le nord. Bientôt, quand l'expédition eut atteint 75° 30' de latitude nord et 79° 30' de longitude à l'est du méridien de Paris, elle se trouva arrêtée par des amoncellements impénétrables de glaces s'étendant jusqu'aux extrêmes limites de l'horizon. Il fallut renoncer à marcher davantage dans cette direction.

M. Nordenskiold donna l'ordre alors de suivre le banc de glace qui s'étendait vers l'est en suivant les méandres des côtes et l'expédition se dirigea vers les côtes septentrionales de l'embouchure de l'Iénissei. Là, le *Proefven* jeta l'ancre le 15 au soir et le pavillon suédois flotta sur un promontoire du rivage.

Dès lors, le savant Norwégien avait atteint le but qu'il se proposait et qui jusque-là, depuis des siècles, avait été déclaré chimérique.

Un fait des plus singuliers et qui ne demande rien moins pour être cru que l'affirmation du glorieux voyageur se produisit.

M. Nordenskiold et quelques-uns de ses savants compagnons se promenaient sur le rivage quand ils aperçurent un ours blanc de grande taille qui paissait fort amicalement au milieu d'un troupeau de rennes à peu de distance sur la plage.

L'ours, qui était un vieux mâle, ne s'émut pas plus que les rennes, ses compagnons, du voisinage des voyageurs qui l'observaient curieusement. Quand son appétit fut satisfait, il abandonna le troupeau et vint se coucher et s'endormir tout près du lieu où les voyageurs s'étaient postés pour le voir.

Le docteur Théel, qui avait déjà donné de nombreuses preuves d'adresse, prit un fusil Remington et s'approcha lentement et l'arme à la main dans l'intention de l'attaquer. L'ours le voyant s'avancer se dressa vivement sur ses pattes de derrière et se précipita vers cet ennemi inattendu pour le punir de son audacieuse attaque. Une balle le frappa à la tête, mais elle ne lui fit qu'une ouverture entre les deux yeux sans parvenir à pénétrer dans le crâne.

L'animal frappé prit aussitôt la fuite, mais il ne tarda pas à succomber, percé par une seconde balle qui l'atteignit au défaut de l'épaule et perfora le poumon avec la partie supérieur du cœur.

M. Nordenskiold, profondément étonné de trouver dans un ours des mœurs si différentes de celles que les voyageurs prêtent à cet animal et de celles qu'il avait pu observer lui-même dans ses précédentes explorations, interrogea les baleiniers de son équipage.

L'animal dépouillé et disséqué n'avait dans l'estomac et dans les entrailles que des détritus végétaux.

Un des matelots les plus expérimentés s'avança vers le chef de l'expédition.

— C'est là, dit-il, un vieux *lund konge* (roi de terre) qui est devenu trop paresseux pour aller à la chasse.

M. Nordenskiold considéra cette victoire remportée sur un ours blanc, le premier jour de son arrivée au but qu'il désirait atteindre, comme étant d'un exellent augure.

« Je considère cet évènement, dit-il, comme le présage de la fin prochaine d'une tyrannie exercée dans ces contrées depuis plusieurs milliers d'années par les bêtes fauves. Ces lieux dorénavant, je l'espère, verront à leur place de nombreux bâtiments accourir de l'Europe et apporter sur les grands cours d'eau l'activité commerciale et la vie civilisée. »

M. Nordenskiold adopta alors un plan de retour qui devait à la fois confirmer la possibilité déjà démontrée de naviguer pendant cette saison dans la mer de Kara, et permettre l'étude du fleuve important qu'on venait d'ouvrir à l'activité et au commerce européen. Il décida que lui-même, accompagné de MM. Ludström et Struelbert, avec trois hommes de l'équipage, remonteraient l'Iénisei et reviendraient dans leur patrie en traversant la Russie et l'Europe. Le reste de l'expédition regagne-

rait, pendant ce temps par la voie de mer, la Norwège avec le *Proefven*.

Le 19 août, prenant congé du navire qui les avait emmenés, les membres de la petite expédition sibérienne entreprirent de remonter l'Iénissei dans un de ces longs bateaux connus sous le nom de bateaux du Nordland. Ils avaient à bord, du pain, du café, du sucre et du beurre pour six semaines; des conserves et de la viande salée pour quinze jours. Quand ils eurent ajouté à cela leur tente, leurs sacs pour dormir, et le strict nécessaire en fait de vêtements, leur bateau se trouva surchargé d'une manière inquiétante.

Heureusement, le vent ne cessa par de souffler de terre tant qu'ils eurent à craindre les vagues de la haute mer dans le golfe d'Iénissei. L'embouchure de ce fleuve est toute hérissée de petites îles rocheuses et désertes. Cependant le détroit qui s'engage dans ce dédale est d'une profondeur assez considérable pour prêter accès à de grands navires.

Les voyageurs avait gagné en 42 heures le cap Schaitanskoj. Près du promontoire de Jevremov-Kamen, rocher de dolérite, aux formes étranges, haut d'environ 60 pieds, ils virent d'assez près trois ours blancs que leur présence n'eut le don ni d'émouvoir ni d'intimider.

Ayant fait une petite excursion dans les terres à ce point de leur route, ils y trouvèrent des harpalas, sorte d'insectes ressemblant beaucoup aux caratès,

deux sortes d'araignées et une quantité d'acarides et de podurelles. On connaît ces deux genres d'insectes : le premier est un parasite qui compte les mites parmi ses principales espèces. Quant aux podurelles, elles sont caractérisées surtout parce qu'elles sont aptères, c'est-à-dire privées d'ailes, et qu'elles sont munies d'un appareil qui leur permet de sauter très facilement. Cet appareil consiste en un appendice caudal prenant naissance à l'extrémité de l'abdomen et qui peut se replier sous le ventre. Cet appendice, en se détendant comme un ressort, permet à l'insecte de sauter jusqu'à la hauteur d'un pied.

Ces observations et ces découvertes pourront paraître singulières si l'on réfléchit que dans ces parages le sol est gelé presque toute l'année. La végétation s'y montre du reste beaucoup moins puissante que dans la Nouvelle-Zemble : on n'y rencontre pas de buissons, pas même des bouleaux noirs.

A Krestowkoje, le point où les explorateurs firent leur seconde halte, tout était désert et abandonné. Des maisons nombreuses, aux toits plats recouverts de tourbe, attestaient que cette station de pêche à dû avoir, il y a quelques année une grande importance. Ils apprirent à Dadinka que les pêcheurs avaient renoncé à s'y rendre à cause de la distance énorme qui sépare ce point des centres d'approvisionnements.

Aujourd'hui que les moyens de communication sont plus développés, il est question d'y fonder une nouvelle colonie. La végétation y est d'ailleurs ma-

gnifique, sans doute à cause des débris organiques qui y ont été accumulés autrefois par les pêcheurs.

A son embouchure, l'Iénissei a une largeur de 30 kilomètres. A 4 degrés plus au sud, sa largeur est encore plus de 5 kilomètres. La marée s'y fait sentir jusqu'à 160 kilomètres.

A 4 kilomètres de Krestowkoje, des bas-fonds considérables s'étendent bien avant dans le fleuve. On s'engage alors dans de petits détroits formés par de nombreuses îles où la profondeur moyenne est de cinq à six brasses. Il a semblé, en général, au au chef de l'expédition que la côte nord-est du golfe d'Iénisséi est presque libre de bas-fonds. A une petite distance du bord, la profondeur moyenne était de six à huit brasses.

Lors de l'arrivée de l'expédition à l'embouchure du fleuve, la température de l'eau était de + 7° 8'. Elle tomba les jours suivants à + 1° 5'. Depuis Krestowkoje jusqu'à la fin de leur navigation, ils purent constater une température constante de + 11°.

Non loin de Jevremov-Kamen, la rive de l'Iénissei est bordée de falaises de sable qui s'élèvent jusqu'à une hauteur de 30 pieds.

Aussi loin que porte le regard, s'étend la *tundra* ou lande de Sibérie, plaine légèrement ondulée, coupée de crevasses marécageuses, nourrissant une maigre végétation. Au cap Schaitanskoj, où la petite troupe bivouaqua, on trouva une quantité de ronces de marais.

Ce fut un régal d'autant plus apprécié par les voya-

geurs que pour eux c'étaient les premiers fruits de la saison. Ce fruit, qu'on appelle aussi la *ronce arctique*, rend les plus grands services aux populations boréales et particulièrement aux Lapons qui en font une conserve et même une boisson alcoolique qui les dédommage, dans une certaine mesure, de la privation du vin et de la bière.

Les premiers bouleaux nains furent rencontrés au cap Schaitanskoj. Le docteur Struxberg y trouva une physa; ce lieu doit donc être noté comme le plus septentrional où l'on ait constaté la présence des mollusques de terre et d'eau douce.

Sepotschnaja-Korga, ou *cap de la botte* est aussi une ci-devant station de pêche. Elle n'est pas absolument abandonnée, car les explorateurs y trouvèrent un grand nombre de pièges à renard dont un était encore tendu. La contrée était d'ailleurs affreuse; le cap semblait être barricadé par les amas de bois que les années, les siècles peut-être, y ont confusément amoncelés. A chaque pas, ont rencontrait des étangs d'eau douce où abondaient les épinoches, les brachiopodes et les crustacés. La flore, au fur et à mesure que l'expédition s'enfonçait davantage dans le continent, s'enrichissait considérablement et présentait des exemplaires de carex, espèce de laiche, de hipparis vulgaris, plante de la famille du genre pesse, et du juncus castaneus que l'on chercherait vainement plus au nord.

Dans les endroits moins humides, le sol est recouvert parcimonieusement de camarine à fruits noirs

(empetrum negrum), qu'on rencontre habituellement sur les hautes montagnes et dont les baies à la saveur acidulée sont comestibles, et d'andromèdes.

La faune de ces lieux semblait plus pauvre encore. C'est à peine si l'on y découvrait quelques traces de cette espèce de rats qu'on appelle des lemings et qui, comme nous l'avons déjà dit, rappellent le lièvre par l'agilité. Ces animaux pourtant fourmillent dans les régions les plus froides et notamment sur les côtes de la Nouvelle-Zemble.

Après une navigation assez périlleuse, et après avoir vainement cherché un point de la rive qui leur fût accessible, les explorateurs arrivèrent à l'embouchure d'un des affluents de l'Iénissei, le Mesenkin. Quand ils eurent débarqué, ils virent deux Russes occupés à cueillir des baies. L'un d'eux consentit à leur servir de guide jusqu'à Dudinka.

Ils constatèrent que les terres voisines du Mesenkin sont couvertes d'une végétation relativement luxuriante. Des buissons d'aulnes y abritent une grande variété de plantes parmi lesquelles les voyageurs signalent le sanguisorta, le galium, le delphinium, le hedysarum, le veratrum, etc., tandis que le gazon se présentait émaillé des fleurs de l'alynum, du diantus, de l'oxytropis, du saxifrage, du thym, etc.

L'absence de blocs erratiques dans ces contrées porte à croire qu'elles n'ont jamais été occupées par des glaciers. Pourtant la manière dont certaines pierres sont striées rappelle d'une manière frappante les blocs des moraines; mais ces stries ont

sans doute été produites par les glaces que charrie le fleuve. Nulle part, dans le nord de la *tundra*, on ne découvre de traces de granit ou de gneiss. Les roches sont toutes du basalte dont les excavations renferment de la chaux et des zoolithes. On donne ce dernier nom à des substances pierreuses qui, dissoutes par les acides, prennent une consistance gélatineuse.

Les traces de houille sont nombreuses.

Le 26 août, les voyageurs continuèrent à faire voile vers le sud. Toute trace de neige avait disparu. La végétation devenait plus riche : on y trouvait entre autres, la ronce arctique, des angéliques dont les tiges n'avaient pas moins de quatre pieds de hauteur, des cortusass, etc.

L'Iénissei est un fleuve très poissonneux ; aussi le chef de l'expédition fit-il remplir une barrique d'esprit de vin dans lequel il espérait pouvoir conserver intacts un ou deux exemplaires de chaque espèce et les expédier à Stockholm.

Les pêcheurs de ces parages élèvent et dressent des meutes complètes qui leur servent à haler leurs bateaux, en sorte que le chien est chez eux un animal aussi indispensable et aussi utile que le renne chez les Lapons.

A la station de pêche de Tolstojkos, les voyageurs s'arrêtèrent pour visiter un tombeau monumental, élevé au bord du fleuve à la mémoire de plusieurs exilés politiques du siècle passé. Ces infortunés, après avoir été relégués dans ces solitudes, inspi-

rèrent encore de l'ombrage au gouvernement qui les fit pendre, mais le peuple en fit des saints et leur éleva un monument.

Le 31 août, après avoir accompli une course en bateau de 50 à 60 lieues, M. Nordenskiold et ses compagnons de route trouvèrent à Saostrovskoj un riche marchand russe propriétaire d'un navire à vapeur l'*Alexandre*, avec lequel ils firent accord, pour continuer leur voyage en remontant le fleuve[1].

Ce bâtiment n'était pas plus destiné à recevoir des passagers que des chargements, il représentait plutôt un magasin transportable au moyen de la vapeur; son commandant en chef n'était pas non plus un marin, mais, comme nous l'avons dit, un riche marchand, aimable et hospitalier, qui se préoccupait d'autant moins des choses de la navigation qu'il songeait davantage à son commerce et à ses marchandises.

Son équipage l'appelait rarement le *capitaine*, mais toujours le *patron*.

Les aménagements de l'intérieur étaient en rapport avec la destination du bâtiment. Le salon de l'avant tout entier était disposé de façon à remplir l'office d'une boutique avec des tablettes rattachées aux cloisons pour y entreposer les marchandises, un comptoir ordinaire, etc. Le salon de l'arrière

[1] Voir, dans le numéro de juillet 1876 du bulletin de la Société de géographie de Paris, la lettre adressée par M. Nordenskiold à M. Daubrée, de l'institut.

avait été aménagé en bureau, en cabinet, en chambre à coucher pour le *patron ;* on y voyait en outre entassées toutes sortes de marchandises, barils d'alcool, fourrures, etc.

On comprendra que dans un pareil navire il fallait renoncer à trouver place pour des passagers et lorsque M. Nordenskiold eut placé son bateau orné du pavillon suédois à côté de l'*Alexandre*, les procédés de M. le patron Iwan-Michaïlowitsch Jarminieff, pendant les premiers moments, ne furent pas des plus satisfaisants. Dès le principe il ne se montrait rien moins que disposé à prendre les voyageurs à son bord. Mais à peine M. Nordenskiold lui eut-il expliqué, avec l'heureuse assistance du pilote Théodore et d'un dictionnaire suédois-russe, ce qu'était l'expédition, tout changea subitement et à partir de cet instant, le *patron* devint l'hôte le plus agréable et le plus obligeant qu'on pût désirer. Pour procurer aux nouveaux passagers de la place à bord, on vida une cajute qui se trouvait devant le tambour et qui était remplie de marchandises, pour la convertir en cabine. Cependant la place était fort exiguë ; la nuit, par exemple, les voyageurs ne pouvaient se coucher que très difficilement, l'un à côté de l'autre, sur un grabat de planches clouées, sorte de lit de camp qui remplissait la cajute presque entière. Les harponneurs trouvèrent d'abord à se placer, tantôt ici, tantôt là, dans l'atelier de l'hospitalier machiniste du navire. Plus tard on donna aux membres de l'exploration une cajute un peu plus large

et les marins harponneurs, leurs compagnons, prirent possession de celle que les chefs venaient d'abandonner.

Ici nous citerons textuellement la lettre que M. Nordenskiold a adressée à son ami M. Daubrée, de l'Institut de France, et dans laquelle il raconte familièrement tous les détails de ce beau voyage. Nous pensons que le récit ainsi placé dans la bouche du héros y gagnera un nouveau caractère d'authenticité et ne perdra rien de son intérêt :

« Le commandement nautique du bâtiment était exercé par deux lieutenants ou pilotes d'une apparence magnifique et originale ; vêtus de longs kaftans, ils étaient assis, chacun à son quart, sur une chaise près de la roue du gouvernail, à laquelle ils ne touchaient que rarement, tandis qu'ils fumaient des cigarettes et badinaient de l'air le plus insouciant du monde avec ceux qui restaient sur le pont. Un homme se trouvait continuellement à la proue, sondant sans interruption la profondeur de l'eau avec une longue perche. Afin d'éviter le fort courant de la partie la plus profonde du fleuve, on dirigeait toujours la route aussi près de la rive que possible, de sorte qu'on pouvait souvent s'élancer à terre presque d'un saut ; aussi notre bateau de Nordland, qui était remorqué à côté de la rive, fut-il entraîné quelquefois à travers les bancs de sable. En outre, l'*Alexandre* remorqua d'abord une, puis deux galères, presque de la même longueur que le vapeur lui-même et destinées à contenir le poisson

qu'on achetait le long du fleuve pour en saler et préparer certaines quantités à bord. Aucun embarcadère ne se trouvant sur le passage entre Iénissei et la mer, les galères ainsi que le vapeur emportaient simultanément à la remorque une foule de grands et petits bateaux et chaloupes, ayant pour but d'établir les communications avec les rives.

La Sibérie, et surtout les environs du fleuve du Iénissei, présentent de riches gisements de houille, qui s'étendent probablement au-dessus d'une grande partie des prairies sibériennes, mais qui ne sont guère estimés et qu'on n'exploite pas encore.

Je mentionnerai comme exemple les riches gisements qui se montrent à ciel ouvert sur la rive est du Iénissei à quelque distance sud de la ville de Krasnojarsk et précisément dans le voisinage de l'endroit où passera vraisemblablement, dans l'avenir, le chemin de fer *Pacific* de la Sibérie.

Lors de ma visite en ce lieu, un de ces gisements de houille était en feu.

D'autres gisements considérables se présentent aussi plus abordables à l'embouchure du Iénissei, par exempe, près de la rive d'un affluent de ce fleuve, non loin de Dudino.

Ainsi, comme tous les autres vapeurs qui naviguent sur les fleuves sibériens, l'*Alexandre* n'était pas chauffé avec de la houille mais avec du bois. Si je me le rappelle bien, on en consomma pendant le voyage sur le fleuve 180 brasses. Cependant le navire ne pouvait emporter à la fois qu'une part mi-

nime de cette quantité de bois. Des arrêts fréquents furent donc nécessaires, non seulement pour faire le commerce avec les habitants, mais aussi pour renouveler les provisions de combustible.

En outre, il arriva souvent que la faible machine, même quand les soupapes de sureté, dans les cas difficiles, étaient maintenues et chargées avec du plomb, fut impuissante à remorquer contre le courant, parfois assez fort, toute sa suite d'embarcations; tandis que, en voulant, au contraire, chercher près des rives une eau sans courant, on s'approcha tellement de la terre qu'on fut retenu par les bancs de sable, malgré les cris continuels de *ladno*, que poussait le pilote, posté avec sa perche à la proue.

Nous avançâmes donc si lentement, que nous mîmes un mois entier pour arriver à la destination du vapeur, c'est-à-dire à la ville de Iénisséisk, située à une distance d'environ 150 lieues suédoises de Dudino.

Ordinairement de tels incidents auraient motivé l'impatience et le mécontentement des passagers d'un bateau à vapeur. Pour nous, au contraire, le retard était le bienvenu, car il nons donnait l'occasion d'étendre nos recherches sur la faune et la flore de la vallée du Iénissei jusqu'au delà du 60e degré de latitude. On comprendra facilement qu'une part de ces recherches avait son intérêt pratique, les recherches, par exemple, qu'a faites M. le docteur Lundström sur la flore de la vallée du nord du Iénissei.

Nos informations botaniques sur cette région étaient principalement dues, jusqu'à présent, à des observations recueillies par des voyageurs (Middendorf, Schmith, etc.).

Le but spécial du docteur Lundström était, au contraire, exclusivement botanique, et ce savant avait déjà acquis, par des voyages dans la Laponie et dans le Nordland, son pays natal, d'importantes notions sur la végétation arctique. Il eut aussi l'avantage de passer, en remontant le fleuve, des régions les plus septentrionales et les plus improductives, dans les plus méridionales et les plus riches en végétation. Il fut donc plus facile pour lui, que pour ceux qui étaient partis du sud pour arriver au nord, de constater les limites septentrionales d'un grand nombre de plantes ordinaires, qu'on trouve tant en Sibérie qu'en Scandinavie.

De cette manière une riche récolte d'observations, tant botaniques que climatologiques, a été recueillie. Naturellement, le temps n'a pas encore permis de l'exploiter; mais on comprendra facilement quels nouveaux et lumineux aperçus jailliront de la comparaison entre les forêts sibériennes et notre pays, depuis si longtemps cultivé, sur l'extension des plantes vers le nord et sur l'aptitude de la partie septentrionale de la Sibérie à recevoir une culture régulière.

Commençons par constater ici que la limite septentrionale de beaucoup d'espèces de plantes, tout au contraire de ce qu'on supposerait, se trouve plus

avancée vers le nord de la Sibérie qu'en Suède. Il est vrai que ce fait peut être attribué, en quelque sorte, au transport par le grand fleuve des semences de régions plus méridionales; mais il prouve aussi que le vigoureux hiver sibérien, n'a point d'influence sur la végétation de l'été.

Immédiatement après notre arrivée à bord, le vapeur leva l'ancre pour se rendre à Dudino, chef-lieu d'une paroisse, et situé à quelque distance plus haut près de l'embouchure du Dudinka, un des affluents du fleuve. La ville ne contient que quelques maisons, occupées par un marchand puissant, M. Sottnikoff, deux prêtres, un *smotritel* (fonctionnaire de police), deux ou trois proscrits, quelques ouvriers et indigènes.

M. Sottnikoff fait un commerce très étendu et très lucratif avec les indigènes de toute la province, en échangeant du grain, des étoffes, du thé, du sucre, des articles de fer, de la poudre, du plomb, de l'eau-de-vie, etc., contre des pelleteries, du poisson, des débris de mammouth, etc., qu'il envoie à son tour, d'abord par le vapeur à Iénisseisk, puis beaucoup plus loin par différents modes de transport, en Chine, à Moscou et à Saint-Pétersbourg.

M. Schmitt, l'académicien russe, dans son récit de la célèbre expédition entreprise pour déterrer le mammouth, qui avait été découvert plus près des bouches du Iénissei, s'épuise en éloges sur le concours actif et désintéressé que M. Sottnikoff donnait aux travaux de l'expédition.

Ce négociant, simple et sans prétentions, fut aussi pour nous rempli d'obligeance et trèshospitalier, et il est de mon devoir de mentionner que nous trouvâmes la même bienveillance chez les autres autorités de la ville. L'aimable pasteur, qui montra beaucoup d'intérêt pour notre expédition, fit même à bord du vapeur, et sans aucune rémunération spéciale, un court service d'actions de grâces pour l'heureuse issue de notre voyage.

Les maisons de tous les villages situés sur les rives du Iénissei étaient bâties comme celles des *simovis* (endroits habités l'hiver aussi bien que l'été) les plus au nord, de pièces de charpentes de même style que celui des maisons aisées en Russie, l'une assez près de l'autre, avec le pignon richement orné et tourné du côté de la rue ou du chemin du village.

L'intérieur en était, abstraction faite des innombrables blattes qni rampaient partout, assez propre et les murailles étaient décorées de nombreuses photographies et gravures, représentant pour la plupart, d'une manière assez médiocre et assez peu artistique, la famille impériale, les grandes notabilités russes, ordinairement en uniforme de général, des scènes de l'histoire de Russie, etc. Dans un coin étaient toujours placées des images de saints, richement parées, devant lesquelles on remarquait de petites lampes à huile ou de minces bougies qu'on allume dans les occasions solennelles.

Quelquefois le plancher était, au moins dans la chambre principale, couvert de tapis de pellete-

ries. Le lit était formé le plus souvent par une espèce de soupente, sous laquelle on ne pouvait se tenir debout, tant elle était rapprochée du plafond et qui, en largeur, représentait le tiers ou la moitié de la chambre.

La nourriture était préparée dans de grands fours, chauffés chaque jour à cet effet, et qui en même temps répandaient la chaleur dans la chambre. On recevait quotidiennement du pain frais, et une grande bouilloire à thé en laiton était un accessoire indispensable dans chaque maison, même dans celles des pauvres. Partout nous fûmes accueillis par les habitants avec la cordialité et l'obligeance la plus empressée et, pour peu que nous restassions chez eux, nous étions toujours forcés de prendre un verre de thé avec la famille.

Les costumes étaient presque partout les mêmes qu'on porte en Russie, à savoir : pour les riches, de larges pantalons de velours qu'on met dans les bottes, une chemise dont le plastron est orné de larges broderies en argent et enfin un ample kaftan, souvent doublé de fourrure ; pour le pauvre, s'il n'était pas trop misérable, des vêtements de même forme, mais en étoffe grossière, malpropres ou déchirés. Pendant l'hiver, le päsk des samoïèdes doit être, pour se promener en plein air, le costume adopté par les hautes et les basses classes, les Russes et les indigènes, les sédentaires et les nomades.

Il n'y avait en ce moment que très peu de personnes reléguées dans ces contrées pour des motifs

politiques; mais en revanche, un nombre assez considérable de criminels proscrits, parmi lesquels se trouvaient aussi quelques Finlandais et même un Suédois, ou du moins un individu qui prétendait, en mauvais suédois, avoir servi autrefois dans la garde royale à Stockolm.

Toutefois, la sureté des personnes et des propriétés était la plus complète et nous remarquâmes qu'aucune véritable différence de caste ne semblait exister entre les indigènes russes ou sibériens et ceux qui étaient internés dans ces contrées, pour crimes de droit commun.

On ne semblait pas même se soucier de connaître le crime qui avait motivé l'exil. Au questions que j'adressai à ce sujet, on fit ordinairement cette réponse assez élastique :

— Pour cause de mauvaise conduite.

J'ai mentionné plus haut les débris de mammouth qui constituent ici un article important de commerce. Il paraît qu'ils se trouvent même en grandes quantités sur la *tundra*; mais la difficulté des communications empêche trop souvent d'utiliser ce genre de produits. De grands fragments de squelettes, cependant, son très rares, même dans ces régions, qui sont les plus riches sous ce rapport, et les mammouths couverts de leur chair, de leur peau et de leur poils sont encore moins fréquents. C'est d'ailleurs sur la péninsule entre l'Obi et le Iénissei qu'on a fait la fameuse découverte trofimoffienne de mammouths, et c'est aussi dans les mêmes parages qu'on a

trouvé le mammouth qui motiva l'expédition de M. Schmith.

Il est vraisemblable, du reste, que les nomades indigènes n'informent qu'à contre-cœur le *tschinourik* (le fonctionnaire public) de leurs grandes découvertes de mammouth; c'est ainsi que nos paysans se refusaient autrefois et se refusent encore aujourd'hui, dans certaines provinces, à indiquer des veines de métal présumées.

Le 4 septembre, par un temps magnifique, l'*Alexandre* leva l'ancre de nouveau, se dirigeant vers le sud.

A partir de ce moment, le paysage commença peu à peu à changer tout à fait de caractère. Sur la plupart des cartes, on verra que la limite du bois est marquée le long de la courbure considérable que fait tout d'abord le fleuve du Iénissei à l'ouest et au nord-ouest de Dudino, et c'est ici que l'on trouve pour la première fois de nombreux arbres conifères. Ne surpassant qu'exceptionnellement la hauteur de 12 mètres, ils couvrent les collines d'une végétation rare et sans charme et ils sont bien loin de présenter cette exubérance qui caractérise les saules et les aulnes de l'extrême nord.

Déjà, quelques lieues au sud de Dudino, quoique toujours au nord du cercle polaire, les bois de conifères devenaient cependant très épais. C'est là que commence la véritable forêt, la plus vaste du monde, vu qu'elle s'étend presque sans interruption à travers la Sibérie entière, depuis les montagnes de

l'Oural, jusqu'à la mer d'Ochotsk d'un côté et d'un autre, au delà du 58e ou du 59e degré de latitude jusqu'au nord du cercle polaire et en certains endroits, par exemple, près des fleuves du Chatonga et de la Léna, plus loin que le 72e degré ou au moins vers cette haute latitude. C'est ce qu'indique une carte publiée, il y a quelques année par M. Petermann. Or, cette latitude est de dix lieues plus septentrionnale que celle du cap nord.

En remontant le Iénissei en bateau et puis en vapeur, nous avions pris terre jusqu'ici seulement sur la rive orientale, toujours assez haute, où sur l'une ou l'autre des nombreuses îles qu'on trouve dans certaines parties du fleuve.

Le 4 septembre, nous eûmes pour la première fois l'occasion d'aborder à la rive occidentale, laquelle se compose généralement, comme toutes les rives de l'ouest de tous les fleuves qui coulent vers le nord, de terrains marécageux, bas, humides, inondés pendant le printemps. Ces prairies étaient alors couvertes en partie par des herbes luxuriantes, (que la faux par conséquent n'avait jamais touchées), en partie par une végétation très caractéristique d'arbustes, tous de la même grandeur, et parmi lesquels on trouva une foule de plantes connues depuis longtemps en Suède, mais qui avaient atteint ici la hauteur de 3 à 5 mètres.

D'épais bosquets de saules d'une jolie et élégante espèce alternaient avec des tapis de verdure splendides, baignés par de petites rivières, affluents ou

branches du Iénissei et prêtant à tout le paysage l'apparence du parc le plus brillant, le plus soigneusement cultivé et arrosé, nettoyé même de ramilles sèches et d'herbes fanées.

Sur la rive orientale, au contraire, la véritable forêt vierge commençait tout d'abord sur la grève. Là, le caractère de la nature était beaucoup plus imposant et sérieux. Le bois contenait principalement des arbres conifères, souvent même, au nord du cercle polaire, de dimensions les plus colossales, mais en ce cas, fréquemment gris et presque desséchés par leur vétusté.

Entre les arbres, le sol étaient tellement couvert de troncs rameux écroulés, tantôt presque frais encore, tantôt à demi vermoulus ou tranformés en amas de terreau ligneux, retenu seulement par l'écorce, qu'il était très difficile de s'avancer sans se rompre les jambes contre les obstacles.

Les troncs tombés étaient, du reste, partout revêtus, souvent même cachés par une végétation de mousse singulièrement luxuriante; le lichen des bois, au contraire, ne se trouvait ici que rarement et les pins ne portaient pas la garniture de barbe si fréquente dans notre pays. Mais, du milieu des conifères se détachaient parfois des bouleaux dont l'écorce attirait les yeux par sa blancheur éblouissante. Quand nous quittâmes la rive du fleuve pour pénétrer dans ce bois monotone, il fallait que nous connussions bien les aires du vent; une méprise à cet égard nous aurait entraînés dans une

fausse direction avec la perspective de ne trouver des endroits habités qu'à une distance de 100 à 200 lieues.

En parlant de la végétation, je dois ajouter que la partie septentrionale de la forêt, le long de la rive, était bien approvisionnée de groseilles sauvages, rouges et noires, qui étaient singulièrement délicates et dont les dimensions surpassaient même celles des plus grosses espèces de groseilles cultivées que j'aie eu l'occasion de voir.

Après avoir quitté Jewreinowkamen, près de l'embouchure du Iénissei, nous n'avons remarqué aucune roche compacte jusqu'au 8, mais alors nous en aperçûmes de solides sur la rive orientale du fleuve.

Ici, de même qu'en beaucoup d'autres lieux où nous abordâmes, nous fîmes une riche récolte de mollusques terrestres. Par ces collections, soumises à l'examen de notre savant docteur M. C. A. Westerlund, à Ronneby, qui a étudié si spécialement les mollusques, cette faune de la Sibérie septentrionale sera considérablement augmentée de nouvelles espèces. J'en dirai autant de plusieurs autres invertébrés de terre et de mer dont nous avons fait des collections importantes, et qui sont déjà livrés à l'étude des spécialistes.

Après avoir fait des stations plus ou moins courtes dans une dizaine de différentes *simovis* ou pêcheries nous arrivâmes le 12 septembre à une simovie Sibivanskoj, occupée exclusivement par des *scoptes*.

L'église orthodoxe russe est, on le sait, tolérante à l'égard des confessions religieuses étrangères, soit la luthérienne, la catholique, la juive, la mahométane, la boudhiste, la schumanienne, etc., mais elle persécute, comme le faisait autrefois l'église protestante elle-même, par des supplices temporels et par la menace de tourments éternels, les sectes qu'elle renferme dans son sein.

Autrefois, plus qu'aujourd'hui, on déportait en Sibérie un grand nombre de dissidents, ce qui fait qu'on y rencontre de temps à autre des colonies florissantes, peuplées exclusivement par les membres d'une seule communauté religieuse.

Telle est la colonie qu'on trouve à Silivanskoj; mais il faut remarquer qu'en ce cas, la folie des doctrines professées excuse la sévérité de la loi ou de l'administration.

Se fondant sur une expression singulièrement interprétée de l'évangile selon Mathieu, tous les scoptes se soumettent à une mutilation obligatoire, par suite de laquelle la secte ne peut se recruter que par le prosélytisme, et on ne constate pas sans surprise qu'en dépit, ou peut-être même par l'effet de la persécution, ces insensés semblent toujours trouver des successeurs.

Les scoptes sont en grande partie des Ingres (Finlandais d'Ingermanie). Je pouvais donc m'entretenir avec eux sans difficulté. Ils racontaient qu'à cause de leur *sainteté*, ils avaient été arrachés à leurs foyers, enchaînés, fouettés et transportés dans

la Sibérie septentrionale. A force d'ardeur et de persévérance, ils avaient réussi à réaliser ici un certain bien-être. Il étaient hospitaliers et ils se soumettaient à leur dure destinée avec l'assurance d'acquérir, dans une vie à venir, une riche récompense de leur abnégation, de leurs souffrances et de leurs malheurs ici-bas.

Ils s'interdisaient à eux-mêmes de tuer les animaux à sang chaud.

— Ce serait, disaient-ils, un péché de tuer ce que Dieu a créé.

Cela ne les empêchait pas de pêcher et de manger eux-mêmes du poisson, et même de nous vendre pour 18 roubles, à nous qu'ils abandonnaient à la perdition, un bœuf bon et gras, à la seule condition que nos propres gens le tueraient.

Leur abstinence de la chair de certains animaux avait eu d'ailleurs pour résultat de les obliger, en revanche, à cultiver la terre avec plus de soin. Nous trouvâmes, tout autour de leurs petites maisons, des champs de pommes de terre, de navets et de choux, qui donnaient, du moins pour cette année, une riche récolte, quoique la colonie fût située sous la latitude d'Avasaka, c'est-à-dire sous le cercle polaire.

Plus tard, le même jour, nous arrivâmes au couvent Troitskien, autrefois célèbre et riche, mais à présent habité par un seul moine, le prieur lui-même. C'était un homme âgé et vénérable, qui nous reçut avec hospitalité et bienveillance. La chambre

des étrangers était ornée d'une foule de portraits d'évêques sibériens. En outre, il y avait le portrait d'un empereur de Russie, aux cheveux poudrés et dans un uniforme militaire très serré, avec le ruban bleu de grand-croix. C'était l'empereur Paul, mais les Scoptes s'étaient mis en tête, par suite de quelque quiproquo, que c'était le portrait de Pierre III, leur saint prophète, dont ils ont tout à fait dénaturé l'histoire, en l'idéalisant à leur point de vue général.

Un homme bien élevé, appartenant à cette secte et déporté, par conséquent, au Iénissei septentrional, me raconta très sérieusement que l'empereur Pierre III n'avait pas été assassiné, mais qu'on lui avait donné, à cause de sa sainteté, le knout et qu'on l'avait transporté en Sibérie. Et voilà comment il peut arriver qu'on adore à présent le portrait de l'empereur Paul dans le couvent Troitskien, comme une image de saint.

En mentionnant l'abondance avec laquelle le Iénisséi produit des poissons extrêmement délicats, j'ai raconté que nous en avions fait pendant notre voyage sur ce fleuve une collection aussi complète que possible. Je profitai, en outre, du retard du vapeur de pêche pour acquérir des données sur les noms, le prix d'achat à bord du vapeur et la grandeur des espèces de poissons les plus importantes.

Je ne citerai ici que certaines variétés de lavaret qui pèse de 2 à 50 kilogr., des saumons de 16 à 80 kilogr. et des esturgeons qui varient entre 16 et 230.

Le nombreux équipage de l'*Alexandre* et des galères ayant assisté, avec une grande dévotion, à un service solennel dans l'église du couvent et dans une chapelle voisine, où l'on garde les cendres et les outils du fondateur, on nous a fait voir plusieurs curiosités appartenant au couvent, parmi lesquelles une Bible slavonique de luxe du XVIIe siècle, mais singulièrement bien conservée. Puis, après que j'eus visité, avec le capitaine, un vieillard estropié qui avait fait, dans sa jeunesse, un pèlerinage à la terre sainte, le vapeur reprit sa course.

Selon son habitude, il n'avança que lentement, à cause du fort courant et des arrêts fréquents, dont nous profitâmes naturellement pour faire des excursions scientifiques, pour parler avec les habitants, etc.

Les Sibériens sont ou des Russes domiciliés ou des indigènes *asiates* qui viennent, pendant l'été, pour pêcher dans les fleuves, soit pour leur propre compte, soit pour celui des Russes. Les demeures de cette population vagabonde consistent en tentes construites de la même façon que celles des Lapons.

Les tentes des Samoïèdes sont couvertes ordinairement de peaux de rennes ; celles des Ostiaques, d'écorce de bouleau.

Une foule de chiens se trouvent toujours près des tentes pour être employés, pendant l'hiver, à tirer les traîneaux, pendant l'été, à remorquer les bateaux dans le courant du fleuve.

Voilà un moyen de transport qui a bien étonné

nos harponneurs. On attelle un nombre suffisant de chiens à une longue corde, dont l'un des bouts est attaché à la proue du bateau. Puis, les chiens courent en avant sur la rive plane, en formant, de cette manière, de véritables sentiers de chiens, tandis qu'un homme, assis à la poupe du bateau plat, le dirige au moyen du gouvernail et le retient à une distance convenable de la terre.

Les bateaux sont souvent creusés dans un seul tronc, mais ils peuvent acquérir néanmoins, grâce aux dimensions des arbres de ces régions, une jolie forme et une grandeur considérable. Les chiens ressemblent beaucoup aux chiens de transport des Esquimaux groënlandais, ce qui prouve peut-être que le même climat et le même emploi habituel d'une espèce d'animaux créent des races semblables.

On m'a dit que la plupart des indigènes qui sont en contact avec les Russes professent à présent la religion chrétienne. Toutefois ils ont conservé beaucoup d'habitudes païennes, ce que prouve, par exemple, le fait suivant.

Etant descendus, le 16 septembre, pour quelques heures, dans une simovie, nous trouvâmes le cimetière situé, comme de coutume, dans le bois tout près des habitations. Les corps étaient déposés dans de grandes bières placées au-dessus de la terre et protégées presque toutes par des croix. La croix d'une de ces tombes étaient ornée d'une image de saint, ce qui devait prouver une fois de plus le

christianisme du mort. Malgré cela, nous trouvâmes suspendues à un buisson, au-dessus de la tombe, plusieurs hardes ayant appartenu au décédé et, en outre, un linge contenant de la nourriture, notamment du poisson séché. Lorsque le défunt est riche ses parents lui donnent encore, avec le manger, quelques billets de roubles afin qu'il n'entre pas dans l'autre monde tout à fait dénué d'espèces.

L'aspect extrêmement misérable des vêtements déguenillés et rapiécés qui étaient suspendus près de la tombe que nons examinions, démontrait cependant que les habits élégants ne sont guère estimés comme des recommandations puissantes auprès de saint Pierre.

En remontant le fleuve, nous avions eu, depuis notre départ de Dudino jusqu'ici, un temps d'automne splendide et souvent chaud. La première gelée, au sud de Savstrovsky, se fit sentir la nuit qui précéda le 20 septembre, et dès lors, la température des nuits s'abaissa ordinairement au-dessous de zéro. Cependant les journées continuèrent à être chaudes et magnifiques, peu de pluie.

Le 20, nous jetâmes l'ancre à l'embouchure de la Podkamennadja Tunguska, un des plus grands affluents qui vienne de l'est se perdre dans le Iénissei.

Un peu plus bas, une occasion opportune se présenta de faire des sondages à travers le fleuve, dont la largeur ici est de plus d'un kilomètre. Nous tronvâmes, à une certaine distance de la rive gauche, 4 brasses, puis la profondeur diminua jus-

qu'à 2 brasses 1/2, mais seulement pour atteindre de nouveau jusqu'à 7 brasses.

Nos sondages (et nous en avons fait aussi en beaucoup d'autres endroits) semblent confirmer la déclaration des pilotes que la profondeur du fleuve est suffisante, jusqu'à Iénisseisk, même pour les grands navires. Pour constater ce fait avec certitude, et pour trouver la voie la plus convenable, il faudrait cependant des opérations hydrographiques beaucoup plus suivies que celles que nous n'avons pu faire qu'en passant.

Je viens d'affirmer qu'on trouve déjà de riches cultures de pommes de terre et de choux au delà du cercle polaire, dans la colonie des Scoptes. Ces cultures gagnent en grandeur et en exubérance à mesure qu'on s'avance vers le sud. Ce n'est pourtant qu'à Sykobatka, situé sous le 60e degré de latitude, qu'on rencontre, quant à présent, une véritable culture de céréales; mais il est bien sûr qu'un labourage productif se pratiquera beaucoup plus loin vers le nord, quand les forêts et les marais auront diminué.

Du 60e degré jusqu'à la frontière méridionale de la Sibérie, ou plutôt jusqu'aux steppes de l'Asie centrale, il y a généralement déjà plus de 100 lieues suédoises (1,000 kilomètres). Qu'on s'imagine donc un pays de cette largeur, couvert presque partout d'un terroir excellent et facile, s'étendant enfin, à travers toute l'Asie entière, de l'Oural à l'océan Pacifique, et on pourra se faire une idée des vastes conquêtes

qui attendent ici la charrue du colon et de l'avenir qui est réservé à ce pays.

Tout près de Sykobatka, vers le sud, nous passâmes devant Nusimovskoj, une petite ville avec une église située vis-à-vis d'une *résidence* d'orpailleurs, abandonnée à présent et qui porte le nom de Jermakova, en souvenir du premier conquérant de la Sibérie.

Cet établissement devait son origine à la découverte de riches gisements de sable d'or, dans un district assez étendu, qui borde un affluent de l'est du Iénissei et que, pendant une courte période antérieure à la découverte de la Californie, l'on considérait comme le pays du monde qui produisait le plus d'or.

Ici un grand nombre de fortunes colossales furent créées en peu de temps, et on se raconte encore avec plaisir dans ces régions les centaines de *puds* que tel ou tel lavait par an et la vie furieuse et dissipée que menèrent ceux qui avaient gagné le gros lot à la loterie du lavoir.

L'élévation du prix de la main-d'œuvre et la diminution du métal ont causé pourtant, depuis lors, l'abandon d'un grand nombre des lavages les plus productifs. Il y en a d'autres qui ne valent guère l'exploitation. Beaucoup d'orpailleurs toutefois riches se sont ruinés en voulant gagner plus encore; d'autres sont partis pour Paris, Pétersbourg, Moscou, Omsk, Krasnojarsk, etc., emportant avec eux ce que la fortune leur avait laissé de *puds* : c'est

le titre que dans leurs conversations les orpailleurs donnent de préférence aux espèces.

Toutes les *résidences* sont donc à présent abandonnées et elles ne présentent plus, sur la rive est du fleuve, qu'une suite de vieilles masures, entourées d'arbustes et destinées sans doute à disparaître bientôt, ne laissant que le souvenir de la magnificence passée.

Sous un rapport cependant, les orpailleurs ont exercé une influence durable pour l'avenir du pays en laissant derrière eux les premiers pionniers qui ont apporté dans les forêts la semence originaire des prochaines cultures.

Le long du fleuve on voit du reste, très souvent, d'autres monuments caractéristiques, qui remontent surtout à l'époque où des milliers d'ouvriers s'assemblaient chaque année pour le lavage de l'or. Ce sont de colossales allèges plates, que les habitants appellent des *barques*, et qui, construites de souches de charpente, ont été laissées sur les rives dans un état plus ou moins ruiné.

Elles ont été employées pour faire descendre sur le fleuve des comestibles de la Sibérie méridionale, et il suffira, pour se donner une idée de l'écoulement tranquille des fleuves sibériens et de leur utilité au point de vue des communications, de constater ce fait, qu'on a transporté de cette manière, jusqu'aux simovis les plus septentrionales du Iénissei, des denrées sur le fleuve principal depuis les régions au sud du Minusinsk, près de la frontière chinoise,

et sur l'affluent d'Angara, depuis le lac Baïkal et plus loin encore ; en effet, le fleuve de Sélenga, qui vient du sud pour tomber dans le lac, est, à ce qu'on affirme, en grande partie navigable. Il faut cependant, comme je l'ai déjà dit, afin de pouvoir remonter ces fleuves à la voile depuis Iénisséisk, modifier en certains endroits le courant par des travaux de curage, peu considérables toutefois, en raison du but important qu'on se propose.

Les *barques* d'une grandeur moyenne, construites pour faire descendre le blé de Minusinsk, contiennent jusqu'à 130 tonneaux ; elles sont manœuvrées, pendant la descente, par un équipage de 15 hommes. Arrivées à leur destination, elles sont vendues, si l'on trouve un acheteur, pour quelques roubles. Malgré leur forme grossière elles sont très commodes et convenables pour ce transport fluvial ; elles le seraient encore plus, si l'on avait une chaloupe à vapeur semblable à celles que l'on emploie dans la baie de Stockholm pour remonter à la fois une flotille de vingt à trente bateaux. De cette manière, l'équipage de chaque barque pourrait être réduit d'un tiers et les frais de transport, déjà très modiques, seraient encore diminués.

Dès le 20 septembre, les fréquentes gelées de nuit entravaient les résultats de nos excursions scientifiques, entreprises pendant les arrêts du vapeur. Plus qu'auparavant, nous étions donc impatients d'arriver à notre destination la plus prochaine. Le

fort courant et les arrêts continuèrent cependant à retarder le voyage, et ce ne fut que le 31 septembre que l'on put jeter l'ancre devant Iénisséisk.

Nous restâmes dans cette ville quelques jours pour recevoir des nouvelles d'Europe, pour examiner plusieurs collections scientifiques recueillies dans cette région par un proscrit, M. Marcks, et enfin pour arranger nos affaires.

Je dois mentionner tout spécialement à cette occasion que le propriétaire de l'*Alexandre*, M. Balanguin, refusa de recevoir aucun paiement pour notre long voyage sur son navire. Je laissai donc comme souvenir à lui et à l'excellent capitaine du vapeur, M. Jurminief, le bateau du Nordland avec lequel nous avions commencé notre expédition fluviale et qui avait été remorqué jusqu'à Iénisséisk.

Nous continuâmes ensuite le voyage par terre en passant par Krasnojarsk, Tomsk, Omsk, Tjumen, Ekatérinenbourg, Tagilsk, Perme, Kasan, Nijni-Novogorod, Moscou, Pétersbourg et Elsingfors jusqu'à Albo, et de cette ville à Stockholm, sur un bateau à vapeur.

Excepté quelques courts arrêts dans les grandes villes, nous poursuivîmes notre chemin jour et nuit; le rapport de cette partie du voyage devrait donc principalement rendre compte de l'accueil obligeant et aimable que nous trouvâmes et de l'intérêt qu'on témoignait partout pour notre expédition dans la mer Glaciale. Les correspondances données par les journaux me dégagent cependant du devoir qui me serait imposé d'en parler.

Avant de finir, je ferai remarquer que les grandes récoltes scientifiques que nous avons faites, tant à la Nouvelle-Zemble et dans la mer de Kara que pendant notre voyage fluvial sur le Iénissei, sont arrivées à Stockholm toutes bien conservées.

Je compte utiliser, pour l'examen et la description de ces collections, le concours de jeunes naturalistes distingués de notre pays, et comme ils ne peuvent, pour la plupart, se livrer pendant des années, sans des sacrifices par trop onéreux, à des travaux plus ou moins étrangers à leurs occupations ordinaires, j'ai demandé à S. M. le roi qu'une somme de 10,000 kronor fût allouée pour l'étude de ces collections. »

Nous n'ajouterons rien à cette lettre si vivante, si précise, si remplie de faits émouvants, d'observations ingénieuses, sinon que le célèbre professeur suédois a reçu la récompense que méritaient ses efforts soutenus et ses admirables découvertes.

Les sociétés d'encouragement du commerce et de l'industrie russes et de la navigation commerciale fêtèrent le 11 novembre, à leur passage à Saint-Pétersbourg, M. Nordenskiold et ses compagnons de route et lui offrirent un grand banquet public chez le restaurateur Demouth.

A ce dîner assistaient des personnages haut placés dans l'administration et un grand nombre de notabilités scientifiques, commerciales et industrielles. Les plus grands éloges furent prodigués à ces hommes dévoués qui venaient de doter le monde

de pays nouveaux et de nouveaux débouchés pour l'activité commerciale.

N'était-ce pas une véritable révélation en effet que de faire savoir à tous les peuples civilisés que la Sibérie, loin d'être ce désert glacé et inhabitable que peint la légende, est une terre fertile et que dans ses parties méridionales le climat y est si tempéré que la vigne y pousse et le raisin mûrit?

Dans le grand banquet offert aux voyageurs à leur passage à Pétersbourg, on mangea des raisins rapportés par eux de Sibérie et qui, par leur couleur dorée, leur saveur sucrée et leur délicatesse, n'avaient rien à envier aux chasselas de Fontainebleau.

XI

M. NORDENSKIOLD ET LA DÉCOUVERTE DU PASSAGE NORD-EST

Nous avons publié dans la *Bibliothèque des Aventures et des Voyages* un volume spécial des *Lettres de Nordenskiold*, formant un récit très détaillé de son expédition à la découverte du passage nord-est de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique.

Désireux de ne pas faire ici un double emploi, nous renverrons nos lecteurs à cet ouvrage consciencieusement fait, et nous nous contenterons ici de reproduire une lettre d'un des compagnons du célèbre navigateur adressée au journal le *Dagblad*, de Copenhague, et qui donne des détails sur une des parties les moins connues et les moins décrites par le professeur dans les lettres que nous avons publiées. Il s'agit, en effet, de la partie de cette exploration entre l'embouchure de la Léna et le point ou le *Véga* fut enfermé dans les glaces et obligé d'hiverner.

Voici en quels termes un des lieutenants du *Véga*, qui a tenu à garder l'anonyme, raconte les épisodes de cette partie du voyage. Ce récit est fait d'ailleurs dans un esprit tout différent de celui que contiennent les lettres de Nordenskiold, et complétera les renseignements donnés par ce savant professeur.

« Nous avons quitté, le 27 août 1878 au soir, à l'embouchure de la Léna, notre petit compagnon portant le même nom que ce fleuve, et tandis que ce navire emportant nos lettres se dirigeait vers la ville de Yakoutsk, où il se proposait de s'arrêter et de faire un séjour, nous continuâmes seuls notre voyage vers l'est sur une mer libre de glace. Ce fait doit être attribué aux énormes torrents d'eau douce et tiède que la Léna épanche dans la mer Glaciale.

« Le professeur Nordenskiold pensait qu'il fallait nous rendre à l'île de Linghoff, la plus méridionale des îles de la Nouvelle-Sibérie; mais la brume, les glaces et les bas-fonds nous en empêchèrent. Nous continuâmes donc notre route et nous arrivâmes dans les eaux libres de glace de la côte du Snéatoï-Noss, cap mal famé qui a toujours été le pire obstacle qu'aient rencontré les navigateurs qui ont tenté précédemment de faire des voyages à l'est de la Léna.

« En traversant dans cet endroit une couche de glace, nous rencontrâmes pour la première fois de la glace nouvellement prise, mais les deux tiers du

chemin étaient déjà parcourus, et nous avions encore tout le mois de septembre devant nous : déjà nous pûmes prévoir que la dernière partie serait la plus mauvaise.

« Nous arrivâmes, il est vrai, aux îles des Ours par une mer presque libre de glace; mais entre ces îles qui étaient couvertes de la première neige, la glace était très serrée et assez épaisse; nous essayâmes d'abord de nous diriger en droite ligne vers l'est, mais il nous fallut rebrousser chemin au bout de deux jours d'efforts et nous rendre à pied au cap Baranoff, le long duquel la Kolyma formait un petit passage libre de glace. Nous nous y engageâmes, et par cette voie nous nous dirigeâmes à toute vapeur vers l'est, mais nous ne tardâmes pas à rencontrer les glaces mouvantes, et nous n'avançâmes qu'avec une extrême lenteur à travers les petits canaux.

« Le 6 septembre, nous étions avancés au degré de latitude que le baleinier américain *Long*, venant du détroit de Béhring, avait atteint sans avoir été gêné par les glaces; mais nous ne nous trouvâmes malheureusement pas dans la même situation. La glace était de plus en plus compacte, les canaux que nous traversions étaient de plus en plus rares et étroits. En outre, les nuits commencèrent à devenir plus longues et plus obscures : il fut bientôt impossible au navire de marcher vingt-quatre heures par jour. Nous profitâmes de ces intervalles de ténèbres pour faire des draguages et d'autres travaux du même genre. Dès que le jour commençait

à luire, nous nous échappions de la couche de glace au milieu de laquelle nous avions passé la nuit, et nous continuions notre route.

« Nous étions aussi très gênés par une brume presque continuelle qui rendait on ne peut plus difficile la manœuvre, et était souvent cause que nous nous engagions dans un impasse infranchissable au moment où nous avions cru trouver un passage.

« J'ai déjà fait remarquer que l'équipage du *Véga* était assez peu nombreux, mais que les dimensions du navire et les provisions emmagasinées ne permettaient pas de le rendre plus considérable. Notre équipage eut donc une rude besogne pendant ce voyage dans les glaces. L'homme qui était au gouvernail était continuellement en mouvement. Il nous arrivait souvent, pendant des heures, de changer de direction toutes les cinq minutes : «Ferme à tribord ! bien ! Ferme à bâbord ! » criait-on continuellement, et lorsque l'homme du gouvernail était relevé, il était obligé d'aller immédiatement à la sonde qu'on levait très souvent. Souvent même il n'était pas suffisant et la chaloupe à vapeur était obligée de marcher devant le *Véga* en sondant continuellement.

« Le reste de l'équipage était placé soit au gaillard d'avant pour briser la glace à coups de piques, soit à l'arrière pour dégager l'hélice. Tout l'équipage était souvent forcé de descendre sur la glace pour frayer un chemin au navire à coups de hache, de sorte que l'on n'avait jamais un moment de repos.

« Enfin, le 12 septembre, nous atteignions Irr-Kaïpi ou cap nord de Kook, mais dans cet endroit la glace nous arrêta complètement. Nous essayâmes d'abord d'avancer à quelques milles du rivage, mais nous aboutissions à un impasse, nous allâmes jusqu'au pied d'Irr-Kaïpi ; mais là aussi il était impossible d'avancer, de sorte que nous jetâmes l'ancre dans la baie formée par les deux montagnes d'Ik-d'Ammon.

« Cette baie, qui regarde le nord, était couverte de ce côté d'une foule de blocs de glaces énormes, ayant leur base rivée au fond de la mer et derrière lesquels le *Véga* s'abrita comme dans le port le plus sûr.

« Au fond de la baie, on voyait seize tentes de Tschoutsches dressées sur la côte basse et sablonneuse, et derrière ces tentes s'élevait en forme de terrasse le Hammong-Ammon, montagne haute de cinquante pieds. A l'ouest était situé le Irr-Kaïpi proprement dit, qui descend perpendiculairement du côté du nord d'une hauteur d'environ 300 pieds, tandis que du côté du sud et du sud-ouest il descend en pente douce et est relié à la terre ferme par un isthme bas et étroit. Du côté de l'est, la baie est fermée par le cap Ammon, qui s'avance aussi très loin, mais qui n'est haut que de 20 pieds.

« Pendant les six jours que nous sommes restés à cet endroit, l'ouverture occidentale par laquelle nous étions entrés avait été fermée par les glaces, tandis qu'un petit passage restait ouvert en avant.

« Chaque matin, on envoya par ce passage la chaloupe à vapeur examiner la situation de la mer dans la direction de l'est, mais chaque jour elle revint annoncer qu'une barrière infranchissable de glace fermait le chemin, sur un espace de trois à quatre milles à partir d'Ammon.

« Pendant ce temps-là, nous employâmes aussi bien que possible notre temps, et il y avait en vérité assez à faire, car nous avions eu jusqu'alors très peu de rapports avec les Tschoutsches, dont la vie et les mœurs offrent un vaste champ d'observations. En outre, Irr-Kaïpi est un lieu qui a une importance historique, parce qu'on y trouve beaucoup de souvenirs des anciens habitants du pays.

« En effet, les Tschoutsches ne sont pas les possesseurs primitifs de cette côte. De grands bouleversements survenus dans l'intérieur de l'Asie les ont poussés vers le nord, et ils en ont chassé finalement presque toute la population primitive. Cette population, qui s'appelait les Onkilones et était une population maritime, habitait primitivement toute la côte du cap Schelagskoï à l'Anadyr. Aujourd'hui, au contraire, on ne trouve plus les Onkilones que dans quelques rares endroits entre les côtes orientales et l'Anadyr. »

Wrangel fait le récit suivant sur la façon dont ils furent chassés du reste de la côte :

« Au commencement du XVIe sciècle, Krœchoï, un des chefs les plus éminents des Onkilones, avait tué un errim, ou chef tschoutsche, et était ardem-

ment poursuivi par les fils de sa victime. Après avoir erré quelque temps, Krœchoï crut avoir trouvé un refuge sur les rochers d'Irr-Kaïpi qu'il fortifia. Sur la grande hauteur septentrionale, on voit encore les huttes à moitié souterraines, et sur la petite proéminence les retranchements de Krœchoï. Le jeune errim tschoutsche, poursuivi par le désir de venger la mort de son père, trouva le moyen d'entrer par la ruse dans ces retranchements et tua le fils de Krœchoï. D'après les idées qui dominaient alors dans le pays, la vengeance était, à proprement parler, accomplie; mais il est probable que Krœchoï craignait d'être encore poursuivi par son implacable ennemi, car il descendit, à la faveur de la nuit, au moyen d'une courroie, le long des rochers à pic, au bas desquels une barque l'attendait et se dirigea d'abord vers l'est pour dévoyer ses ennemis : la nuit suivante, il prit la direction de l'ouest, atteignit l'île de Schalanroff et s'y retrancha dans une hutte de terre que l'on voyait encore du temps de Wrangel. Les membres de sa famille allèrent petit à petit le rejoindre, et, à l'aide de quinze canots, il s'enfuit avec eux dans le pays qui va du cap Jakan et que l'on voit quand le temps est clair.

« L'hiver suivant, un autre chef onkilone, proche parent de Krœchoï, disparut avec sa famille et ses rennes.

« Plusieurs autres peuplades eurent le même sort que les Onkilones. Les Yakoules, qui habitent les

bords de la Kolima, ne sont pas non plus les habitants primitifs du pays ; il est composé de plusieurs tribus : les Omoks, les Schelags, les Toungouses, les Youkagives. Les Omoks étaient des pêcheurs au domicile fixe, tandis que les Schelags formaient un peuple nomade avec leurs rennes. Ces deux races furent anéanties petit à petit, en partie à la suite des guerres qu'elles soutinrent contre les envahisseurs qui les attaquaient, en partie par des épidémies terribles ; de sorte que leur nom est à peine connu aujourd'hui.

« Les Youkagives, race nomade autrefois nombreuse, sont aussi très diminués pour le moment. Leur nombre ne s'élève qu'à environ six cents.

« Mathiouskine rencontra un chef youkagive, vieux et riche, qui prétendait descendre des Omoks. Il était fier de ce que leur langue s'était conservée dans sa famille, et parlait beaucoup de leurs guerres et de leurs exploits. D'après son récit, il y avait autrefois sur les bords de la Kolyma, au nord d'Omolon, un peuple pacifique appelé Omok, un peuple si nombreux qu'on avait coutume de dire qu'il y avait plus de foyers omoks sur les bords de la Kolma que d'étoiles au firmament.

« Les Omoks se nourrissaient de pêche et de chasse et avaient une certaine civilisation. Ils connaissaient même l'usage du fer avant l'arrivée des Russes. Mais comme ces derniers étendaient de plus en plus leurs conquêtes, et que leurs compagnons ou avant-coureurs habituels, la petite vérole

et autres maladies contagieuses, faisaient de grands ravages parmi les Omoks, ces derniers résolurent de quitter leurs habitations et de s'en aller dans d'autres contrées.

« S'étant divisés en deux grandes troupes, ils partirent avec tous leurs biens et leurs nombreux troupeaux de rennes, mais personne ne sut où ils allaient.

« A l'embouchure de l'Indigirka, on voit encore des traces reconnaissables d'un grand nombre d'habitations. Les gens les plus âgés eux-mêmes ne se rappellent pas que quelqu'un eût habité là, mais l'endroit s'appelle encore, d'après Wrangel, la bourgade Omok.

« D'après quelques traditions incertaines, ils se seraient dirigés vers l'ouest, et l'on croyait par conséquent autrefois qu'ils étaient allés à l'embouchure de la Petchora. Mais on a admis depuis une autre version. On a admis qu'une partie au moins d'entre eux s'étaient dirigés vers l'est et étaient allés des îles de la Nouvelle-Sibérie à la terre de Wrangel et aux îles de l'archipel arctique de l'Amérique. De là ils se seraient rendus dans le Groënland ; les Esquimaux seraient ainsi descendants des Omoks et des autres peuplades chassées du nord de l'Asie.

« Ce fut donc avec un vif intérêt que nous visitâmes la forteresse de Krœchoï, le pointle plus élevé d'Irr-Kaïpi, au nord-est duquel il se trouve. A l'ouest de ce point on trouve un grand plateau où étaient les ruines de dix maisons onkilones. Ces maisons

étaient, comme je l'ai dit plus haut, à moitié sou terraines. Leur toit était fait d'une couche de gazon posée sur des côtes de baleine.

« Dans chaque maison il y a de deux à trois chambres, qui sont situées dans la partie nord de la hauteur. Du point le plus méridional part un chemin étroit et bas qui se dirige vers le sud et qui aboutit à un chemin de traverse tournant vers le nord-ouest; mais il est possible aussi que ce dernier chemin ait été formé plus tard par les animaux et par les eaux. Pour nous, nous n'y remarquâmes pas la même architecture en os de baleine que dans le chemin intérieur et dans les chambres.

« Tout près des habitations on voyait un tumulus qui avait l'air d'un autel destiné aux sacrifices. En y faisant des fouilles, nous y trouvâmes différentes pointes d'épieux en silex et en ardoise, des morceaux de cruches d'argile et une petite figure en os, qui était sans doute l'image d'une idole, mais qui ne donne dans ce cas-là qu'une idée très incomplète des croyances de celui qui la possédait.

« La hauteur, qui était ornée de mâchoires de baleine longues de 20 pieds et placées verticalement, était du reste couverte d'ossements de divers animaux et d'un grand nombre de bois de rennes.

« Outre ces habitations il y en avait trois ou quatre dans la partie sud de la montagne. C'était là que Krœchoï s'était défendu contre les Tschoutsches en profitant de ce que la hauteur finit à cet endroit par une pente verticale haute d'environ vingt pieds.

Comme la bande de terrain basse et formée de sable commence là, la ligne de défense est si courte qu'il est certainement difficile de trouver sur cette côte un endroit plus propre à être défendu par une petite force.

« A différents endroits de la montagne, gisaient des crânes d'ours ; mais lorsque nous nous en approchâmes croyant que c'étaient aussi des souvenirs des Onkilones mis en pièces, nous en fûmes empêchés par les Tschoutsches, car c'étaient des offrandes de ces derniers. Les Tschoutsches exposent en effet leurs morts en plein air et les loups viennent bientôt les dévorer. Ils déposent souvent près du cadavre des bois de rennes, des crânes d'ours, de morses ou de phoques qui servent d'offrandes. Mais ce n'est pas seulement par là que les Tschoutsches se distinguent des anciens habitants du pays.

« Nous eûmes occasion de constater aussi une autre différence importante. Tandis que les Onkilones vivaient dans des huttes à moitié souterraines, les Tsoutsches habitent des tentes. Ces tentes ont la forme d'un cône incliné, dont l'entrée se trouve sur la plus petite partie qui est à l'est, tandis que la partie la plus grande, qui est à l'ouest, contient une tente intérieure carrée. Cette tente intérieure, qui est faite d'une double peau de renne, est éclairée et chauffée avec de l'huile de baleine, et est le séjour proprement dit de la famille en hiver. Dans ces bonnes tentes on peut fort bien trouver une température de + 40°, tandis qu'on a au dehors une température de — 40°.

« Les Tschtoutsches sont donc habituellement nus quand ils se tiennent dans la tente intérieure. La tente extérieure est le logement des chiens, et on y place en outre toutes les provisions ; mais pendant notre séjour à Irr-Kaïpi, la situation était différente. Le bref été des régions arctiques n'était pas encore entièrement passé, et les Tschoutsches n'avaient pas besoin de se tenir dans la tente intérieure. On voyait flamber dans la tente extérieure un joyeux feu de bois sur lequel on préparait le repas dans un grand pot de fer.

« Tout le monde était assis ou couché autour du feu, vu que la fumée, qui s'amasse dans la partie supérieure de la tente, en sort très lentement et empêche presque les gens de se tenir debout.

« Autour des tentes, on voit des supports sur lesquels sont placés les canots, qui ressemblent à ceux des Groënlandais, ainsi que les traîneaux et les kaïaks.

« Aussitôt après notre arrivée, les Tschoutsches étaient venus visiter notre navire, et nous nous trouvâmes surtout en relation avec un homme nommé Tchéporine qui paraissait être le plus riche et le plus influent des habitants de la bourgade. Nous avons su plus tard que ce n'était pas un chef comme nous l'avions cru d'abord, car pendant le séjour de dix mois que nous fîmes au milieu de ces nations, nous eûmes l'occasion de nous mettre parfaitement au courant de leur situation, et nous vîmes que les Tschoutsches de la côte ne recon-

naissent pas de chefs, tandis qu'il y en a chez leurs frères les Tschoutsches, éleveurs de rennes, qui ont un *errim* pour chef de chaque tribu.

« Tous les Tschoutches obéissent du reste à deux chefs, dont l'un a la partie orientale du pays, tandis que l'autre a la partie occidentale.

« Nous eûmes cependant plus d'égards pour Tchéporine que pour les autres, mais nous ne lui permîmes pas d'abord de descendre dans notre carré. Comme j'allais chaque jour à terre, je me présentai pour visiter sa tente, où je fus reçu très cordialement. Lorsque j'exprimai le désir de voir comment la tente intérieure était organisée, il me fit comprendre très amicalement, mais très fièrement, que puisqu'il n'avait pas la permission de descendre dans notre carré, nous ne pouvions pas non plus entrer dans son sanctuaire. Le lendemain, il lui fut loisible de descendre chez nous et sa tente nous fut désormais ouverte. C'est la seule fois qu'une chose semblable nous soit arrivée. Depuis lors nous avions toujours une foule de Tschoutsches à bord; mais ils semblaient considérer comme tout à fait naturel que nous les fissions rester sur le pont, et malgré cela ils nous permirent toujours d'entrer dans leur tente intérieure.

« Lorsque Tchéporine descendit dans notre carré, sa joie et son étonnement n'eurent pas de bornes; il examina chaque objet dans tous les sens, regarda dans tous les coins, frappant de la main sur les sophas, etc. Lorsqu'il eut tout regardé et qu'il eut

bu un ou deux verres de punch, nous primes l'orgue, et quand l'un de nous se mit à danser, Tchéporine se leva, le visage rayonnant de joie et dansa aussi, malgré sa fourrure épaisse et chaude. Lorsque vint la boîte à musique, le ravissement le mit hors de lui, parce qu'on n'avait pas besoin de tourner la manivelle, et il voulut naturellement avoir tout de suite la boîte.

« En général les Tschoutsches demandent tout ce qu'ils voient, mais surtout ce qui se mange et ce qui se boit. Comme la plupart des peuplades sauvages, ils aiment beaucoup les spiritueux, et Tchéporine voulait même boire l'eau de Cologne avec laquelle nous voulions le frotter pour le rafraîchir après la danse. Quand il fut resté une heure dans notre carré, Tchéporine prit congé de nous et nous invita à aller dans sa tente; mais en posant toutefois comme condition que sa femme favorite, si je puis m'exprimer ainsi, aurait aussi la permission de voir notre carré.

« Bien que beaucoup de Tschoutches, comme par exemple Tchéporine, soient baptisés, ils ne renoncent pourtant pas à la polygamie, et la plupart des Tschoutsches aisés ont deux femmes. Ils ne considèrent en somme le baptême que comme une vaine cérémonie dont ils savent qu'ils peuvent tirer quelque avantage, vu qu'on leur donne, par exemple, très souvent une certaine quantité de tabac et d'eau-de-vie pour se laisser baptiser. Ils ne se conforment aux prescriptions de la religion chrétienne

que lorsqu'elles ne sont pas opposées aux coutumes que leurs pères leur ont transmises, de même qu'à leurs propres désirs et à leurs inclinations.

« Comme je l'ai déjà dit, nous faisions tous les matins des reconnaissances avec la chaloupe à vapeur, pour examiner la glace, mais nous étions chaque fois arrêté par la ceinture de glaçons dont j'ai parlé plus haut. Pour en connaître la largeur, nous résolûmes de faire une excursion à terre, le long de la côte. Profitant de l'invitation de Tchéporine, je lui rendis visite et le priai de me procurer un traîneau et des chiens. Ses propres chiens n'étaient pas chez lui pour le moment, mais il me fit bientôt avoir un autre traîneau attelé de huit chiens, et je me mis en route, en compagnie de son frère puîné, nommé Harat.

« Nous allâmes d'abord lentement, parce que nous étions forcés de franchir les hauteurs situées entre Ammon et Hammong-Ammon. La tundra était sillonnée par de profondes crevasses remplies d'eau, qui nous forcèrent à faire de grands détours, et comme il nous fallait en outre monter, nous n'atteignîmes le sommet de la hauteur qu'après avoir perdu beaucoup de temps. Je ne me plaignis pas de ces retards, car la température était magnifique et le paysage devenait de plus en plus admirable à mesure que nous montions. Le soleil brillait sur les montagnes couvertes de neige qui s'élevaient au sud et dont les formes pointues et tranchées se dessinaient sur le bleu du ciel de chaque

côté de Hammong-Ammon. Ce sommet s'élevait en trois ou quatre terrasses à une hauteur d'environ cinq cents pieds au-dessus du niveau de la mer. Ses flancs ressemblaient à la tundra sur laquelle nous nous trouvions, mais il y avait vers la cime une mince couche de neige.

« Au nord, le Irr-Kaïpi élevait fièrement sa cime d'ardoise dentelée au-dessus du brouillard suspendu et de la glace dont la blancheur éblouissante recouvrait toute la mer du côté du nord, tandis que les mâts de la *Véga* montraient leur cime à côté du sommet d'Ammon. Du côté de l'est, nous vîmes, lorsque nous fûmes arrivés au plus haut point de la montagne, d'un côté, le long et étroit banc de sable de Tep-Kaiou-Kiou qui, couvert de neige et n'ayant que quelques taches noires, s'avançait entre les énormes blocs de glace qui reposaient sur le fond de l'eau, et de l'autre côté une grande lagune sans glace. Au fond de l'horizon, à l'est, s'élevaient quelques sombres nuages de pluie, précurseurs des vents d'est, qui devaient nous délivrer, d'après le dire des Tschoutsches.

« Lorsque nous eûmes atteint le plus haut point, nous descendîmes rapidement, mais nous étions souvent forcés de quitter le traîneau quand il fallait traverser de grands groupes de rochers qui étaient assez nombreux. Nous arrivâmes enfin à la basse couche de sable et suivîmes le rivage en nous dirigeant vers l'est. C'était une véritable joie de glisser sur cette couche de neige unie. Bien que nous fus-

sions deux dans le traîneau nous allions très vite, et nous fîmes en moyenne pendant cette excursion plus de trois milles anglais à l'heure.

« Les traîneaux des Tschoutsches sont construits en léger bois de bouleau, ils sont recourbés vers le bout à la partie antérieure, et n'ont pas un seul clou, de sorte qu'une fracture peut être réparée à l'instant, au moyen d'une courroie de peau de morse. Les Tschouches font ce travail avec une très grande habileté, et l'on voit souvent des traîneaux dont les nombreuses pièces de bois ont toutes un pied de long au plus. Les liens qui unissent toutes ces pièces sont très forts, et l'on peut presque dire que le traîneau gagne à être employé et réparé, car le bois, d'abord entier, peut à peine rivaliser pour l'élasticité et la solidité avec les petites pièces jointes entre elles.

« Les seuls animaux domestiques des Tschoutsches de la côte, c'est-à-dire leurs chiens, ne sont pas les meilleures bêtes de trait que l'on puisse imaginer, mais cela provient seulement des mauvais traitements et de la nourriture peu abondante et mauvaise dont ils sont forcés de se contenter et surtout en hiver. Ils sont de leur nature forts et solides et sont certainement des bâtards de loups, à moins que ce ne soient des descendants de loups apprivoisés; mais pour les raisons que je viens d'indiquer, ils ne peuvent pas se mesurer comme bêtes de trait avec un chien de Terre-Neuve bien soigné.

« Nous n'étions pas depuis longtemps avec les

Tschoutsches, et nous ne connaissions guère leur langue, mais la conversation, si cela peut s'appeler ainsi, ne s'arrêtait presque jamais, et j'augmentai considérablement le nombre de mots que je savais.

« Harat me chanta des chansons à la façon monotone des Tschoutsches, et je lui chantai quelques-unes de nos chansons dont il s'efforça d'apprendre quelques couplets. Si quelqu'un se rend dans un prochain avenir à Irr-Kaïpi, il est très probable qu'il y entendra chanter *Julia Hopsosa* (Julie Tralala) ou quelque chose de semblable.

« Pendant toute l'excursion, les yeux de Harat restèrent fixés sur mes bidons, et il ne les détournait que lorsqu'il écartait ses chiens des endroits dépourvus de neige en leur criant *youda* ou *da*. Les Tschoutches dirigent leurs chiens par ces cris dont le premier veut dire à droite et le second à gauche. Ils se servent aussi du fouet avec lequel ils frappent le chien du côté d'où ils veulent l'éloigner.

« Lorsque nous eûmes dépassé les traces que j'avais laissées le jour précédent dans mon excursion en chaloupe à vapeur, puis, un peu plus loin, les traces laissées le matin de ce même jour par le lieutenant Bruzewitz, nous fîmes encore un trajet d'une heure; mais je fus ensuite forcé de rebrousser chemin, en partie, parce que Harat disait que les chiens étaient fatigués, en partie, parce que le jour baissait et qu'il commençait à pleuvoir. Ce n'est que grâce au contact du précieux bidon que j'avais pu l'engager à faire la dernière partie du chemin,

mais ce moyen lui-même n'était plus bon, et nous retournâmes sur nos pas du côté du *Véga*.

« Je m'étais cependant assuré que la ceinture de glace n'avait qu'un mille anglais de large, et qu'il y avait de l'autre côté, le long de la côte, un nouvel espace rempli par de l'eau sans glace ; nous n'avions pas vu cela les premiers jours, de sorte qu'il y avait lieu de penser que la longueur de l'obstacle qui nous arrêtait avait diminué. Du côté de la mer, la glace était tout à fait compacte.

« Pendant notre voyage de retour, la pluie augmenta, et lorsque nous arrivâmes à la tundra, le traîneau put à peine la traverser parce qu'il s'engageait continuellement dans la terre et la neige détrempée.

« Nous atteignîmes enfin Irr-Kaïpi, et comme j'étais naturellement tout mouillé et qu'il faisait tout à fait noir, Tchéporine me proposa de passer la nuit dans sa tente. Quelques mois plus tard, j'aurais certainement accepté cette invitation, mais je n'étais pas encore habitué à l'atmosphère des tentes des Tschoutsches remplies de fumée et de vapeurs d'huile de baleine, et je demandai par conséquent qu'on prît un canot et qu'on me reconduisît à bord du *Véga*.

« Pendant qu'on mettait à l'eau le canot qui est toujours à terre quand on ne s'en sert pas, on m'invita à entrer dans la tente. Lorsque les deux femmes de Tchéporine m'eurent aidé à ôter mon pardessus mouillé et m'eurent réchauffé et essuyé les mains,

Tchéporine m'entraîna dans la tente intérieure où brûlait une grosse lampe. La lampe des Tschoutsches se compose d'une grande écuelle de bois ou d'argile, dans laquelle nagent quelques mèches de mousse. Quelques-unes montent jusqu'au bord de l'écuelle et sont allumées de telle façon que la flamme est aussi longue que l'écuelle mais aussi étroite que dans une de nos lampes. En hiver on fait cuire tous les mets sur ces lampes, qui donnent une lumière très vive et une chaleur extraordinaire.

« Nous étions couchés sur des peaux de renne qui étaient étendues à terre; nous fumâmes une pipe en causant autant que cela nous était possible. Au grand désappointement de Tchéporine, ma provision de cognac était épuisée, grâce à la soif d'Harat, mais je promis de lui donner une bouteille d'eau-de-vie quand il viendrait à bord de notre navire.

« Il me montra différents objets qui étaient presque tous d'un intérêt minime, vu qu'ils provenaient d'Europe et d'Amérique. Presque toutes les tentes tschoutsches sont maintenant pourvues d'un grand chaudron, de haches et de plusieurs autres ustensiles de ménage qu'ils ont achetés à la foire de Nijnéi-Kolymsk, ou de Markowa (sur l'Anadyr), où ils vont chaque printemps, ou bien aux navires américains qui viennent sur la côte en été pour se procurer des dents et des peaux de morses. Ces derniers sont considérés comme des amis par les Tschoutsches, parce qu'ils leur donnent de l'eau-de-vie et

du tabac ; mais il n'en est pas de même des baleiniers, qui sont détestés parce que ce sont des concurrents pour la pêche.

« Outre les couteaux et quelques vieux fusils, les Tschoutsches emploient aussi leurs propres armes qui consistent en un long épieu à pointe d'os ou de fer, pour chasser l'ours, en un harpon pour la chasse au morse, et en un javelot à trois crans en saillie pour la chasse aux oiseaux.

« Pour cette dernière chasse, nous leur avons vu aussi employer une sorte de fronde lorsque de grandes bandes d'oiseaux passaient au-dessus de la langue de terre où était située la bourgade. Cette fronde était composée d'une foule de minces courroies qui sont réunies à l'une de leurs extrémités en un paquet, tandis qu'elles ont à leur autre extrémité une petite boule de dents de morse ou de bois. Ils lançaient avec une grande habileté cet instrument au milieu des oiseaux dont quelques-uns s'enchevêtraient dans les courroies et tombaient à terre, où on les tuait à coups de couteau.

« Quant aux oiseaux aquatiques, les Tschoutsches les tuent souvent de leur kaïak avec le javelot que je viens de décrire ou à coups de flèches.

« Leur pêche la plus importante toutefois est celle du phoque qu'ils prennent avec des filets de courroies finement travaillés, qu'ils tendent en été entre les blocs de glace reposant sur le fond de la mer, et en hiver dans les crevasses de la glace.

« Ils emploient la peau du phoque pour en faire

des vêtements, en particulier des pantalons et des sacs pour envelopper les provisions. Ils laissent pour cela la peau entière, enlèvent la chair et les os par une ouverture pratiquée au cou ou au ventre de l'animal. Quand ils ont nettoyé la peau, ils en font aussi un excellent sac qui est naturellement aussi imperméable que possible, et peut, par conséquent, servir d'outre pour conserver l'huile de baleine, l'eau-de-vie et les autres liquides.

« Ils vont chez leurs frères les Tschoutsches, éleveurs de rennes, échanger des peaux de morses et de phoques contre les peaux de rennes dont ils ont besoin pour faire leurs tentes et leurs vêtements. Leurs fourrures, en effet, sont toujours faites de peaux de rennes. La fourrure des hommes va presque toujours jusqu'aux genoux et serre bien le corps, tandis que les femmes portent la fourrure et le large pantalon en une seule pièce. Le pantalon ne va que jusqu'au-dessous du genou, et tout le vêtement flotte librement autour du corps. L'ouverture du collet est très grande, et le plus souvent il y a au moins une épaule qui reste nue même par un froid assez vif.

« Tant que les Tschoutsches se contentent de leur propre costume, ils sont vêtus avec beaucoup de goût, mais il leur arrive souvent de se parer de costumes plus civilisés et ils sont alors passablement ridicules. De même ils tiennent beaucoup à leurs parures, qui ne sont pas toujours d'un grand goût. Tchéporine allait même jusqu'à porter aux

oreilles deux longues chaînes de montre qu'on lui avait données à bord du *Véga*. A chaque instant, il les regardait et les arrangeait sur ses épaules et sur sa poitrine.

« Le canot dans lequel on me reconduisit à bord ressemblait pour la forme à un canot de femmes groënlandaises (*umiak*); mais ici ce sont généralement les hommes qui rament, vu que le canot est le plus souvent employé pour la pêche. On se sert de rames longues aussi bien que de pagaïes et parfois aussi de voiles.

« Le lendemain matin, 18 septembre, la chaloupe à vapeur revint nous annoncer que la glace commençait à boucher l'ouverture située près d'Ammon, et nous résolûmes par conséquent d'essayer de traverser la barrière de glace dont j'ai parlé précédemment. Le *Véga* leva l'ancre, au grand chagrin des Tschoutsches et de Tchéporine en particulier. Ils avaient espéré nous conserver près d'eux tout l'hiver. Précédé par la chaloupe à vapeur qui sondait l'eau peu profonde en cet endroit, le *Véga* continua sa route dans la direction de l'est, et atteignit bientôt la barrière de glace au milieu de laquelle il s'était heureusement formé un grand trou pendant la nuit. Le *Véga* marcha alors le premier, écarta et renversa les uns sur les autres les blocs de glace; souvent un énorme glaçon arrêtait complétement la marche du navire, qui rebroussait alors chemin pour prendre son élan, et revenait à toute vapeur heurter la glace jusqu'à ce qu'elle

se brisât sous le choc de la proue du bâtiment.

« En pareille circonstance, la petite chaloupe était souvent dans une bien mauvaise situation. Comme la glace se rejoignait aussitôt que le *Véga* était passé, la chaloupe était forcée de suivre le navire de fort près, mais en même temps de laisser toujours assez de place pour qu'il pût reculer subitement. D'énormes morceaux de glace étaient poussés violemment par le mouvement de l'hélice contre la fragile embarcation, qui n'échappait que par miracle au danger d'être broyée.

« Lorsque nous eûmes traversé la barrière, la glace était un peu moins compacte, mais il était malgré cela nécessaire de marcher continuellement le long de la côte avec trois ou quatre brasses d'eau, et à chaque instant il fallait traverser une nouvelle barrière de glace, de sorte que nous n'avancions que fort lentement, et le lendemain le *Véga* était de nouveau arrêté par un bloc de glace reposant sur le fond, en vue du cap Vankarema et entouré de tous côtés par les glaçons, du milieu desquels il nous fût impossible de sortir à cause de l'épaisseur du brouillard et du peu de profondeur de l'eau. »

Les lettres de Nordenskiold publiées dans la *Bibliothèque des Aventures et des Voyages* donneront à nos lecteurs, désireux de connaître dans son entier la dernière expédition du grand explorateur suédois, tous les détails de cette épopée qui ne sauraient trouver leur place ici.

« Disons, pour terminer, que M. Nordenskiold qui, déjà en 1870, a reçu de la Société de géographie de France la médaille d'or du prix fondé par Alexandre de la Roquette, pour les travaux sur la géographie des pays du nord, et qui a été ainsi récompensé pour ses explorations du Spitzberg, a reçu cette année la grande médaille d'or qu'elle décerne à titre de prix annuel, sans distinction de nationalité, à l'homme du monde qui a fait pendant l'année précédente la découverte la plus importante en géographie. De son côté, le conseil municipal de Paris lui a voté une grande médaille d'or.

« La Société de géographie commerciale de Paris l'a nommé membre correspondant. »

XII

LA CROISIÈRE DE LA *FLORENCE* DANS LES MERS POLAIRES

Un des membres les plus distingués du conseil de la Société de géographie commerciale de Paris, M. A. Lucy, a lu dans une séance de cette Société, une relation fort intéressante extraite du rapport officiel présenté par le capitaine H.-V. Howgate. Ce récit a trait à l'hivernage dans les mers polaires de la *Florence*, petit navire américain. Nous ne changerons rien à cette communication remplie d'épisodes intéressants, et nous lui laisserons la forme pleine de charme et d'humour que M. Lucy a su lui donner.

On sait que le lieutenant autrichien Weyprecht, qui découvrit avec Payer la terre de François-Joseph, a conçu le projet de créer sur les confins de la zone polaire ou sur des points facilement accessibles de cette zone un certain nombre d'ob-

servatoires, afin de rendre constantes et méthodiques les observations faites jusqu'à ce jour dans ces régions glacées.

Cette proposition de M. Weyprecht frappa également un officier américain, le capitaine Howgate, qui tâcha de la faire accepter par les Etats-Unis comme une entreprise nationale :

« On était à la fin de 1876, les Américains, dont l'expédition anglaise de l'*Alert* et de la *Discovery* avaient mis en jeu l'amour-propre, étaient alors très disposés à accueillir ces idées. Grâce à l'initiative privée, qui dans ce pays ne fait jamais défaut quand il s'agit d'entreprises hardies et grandioses, le capitaine Howgate fut bientôt en état d'équiper un navire spécial, la *Florence*, et envoya en avant le capitaine Tyson sur ce léger bateau, en attendant que le gouvernement lui fournît les moyens d'envoyer des renforts à l'expédition.

« Dans la matinée du 3 août 1877, la *Florence* quitta New-London montée par dix hommes d'équipage et commandée par le capitaine Tyson, déjà célèbre par son voyage de 200 jours sur un glaçon en dérive. M. Sherman de New-Haven, météorologiste, et M. Ludwig Kumlien, naturaliste, représentaient l'élément scientifique. Indépendamment de quinze mois de provisions, le petit navire emportait tout un outillage de baleiniers, mais ce n'était là qu'un accessoire de sa mission scientifique.

« Vu l'époque avancée de l'année, la route la plus directe par le détroit de Belle-Isle fut choisie. Le 20,

on put envoyer les premières nouvelles par un baleinier écossais retournant en Europe.

« Malgré les brumes épaisses, on atteignit sans incident l'île Résolution ; mais, en raison de cet obstacle, on renonça à y embarquer une équipe indigène ainsi qu'on l'avait projeté et l'on mit le cap au nord. A peine avait-on perdu l'île de vue, que le bruit des brisants signala la présence de plusieurs vastes banquises que la houle battait avec fureur.

« Pendant que la *Florence* luttait pour éviter ce dangereux voisinage, le même bruit se reproduisit à l'avant, et l'on aperçut entre deux de ces petits îlôts dont le détroit est semé, à un jet de pierre, une immense banquise qui menaçait d'écraser comme verre la pauvre petite *Florence*. Heureusement il ventait bon frais. Obéissant à la barre, le vaillant petit navire franchit, comme s'il eût compris le danger, le terrible chenal et échappa de quelques mètres au choc fatal.

« On arriva à Port-Niantilie le 12 septembre. Là, des baleiniers écossais signalèrent la présence de quelques bâtiments plus avant dans ce golfe, aux îles Kickerton. Le capitaine Tyson résolut de se rendre plus loin encore, mais il fallait pour cela s'être assuré le concours d'un certain nombre d'indigènes. Or, à cette époque de l'année, les hommes valides sont partis à la chasse aux rennes. M. Sherman et M. Kunlien mirent le temps à profit, l'un pour ses observations à terre, l'autre pour ses collections d'histoire naturelle.

« Le 27, un certain nombre de canots se dirigèrent vers le bord, montés par une bande d'Esquimaux, hommes, femmes et enfants. En un clin d'œil ils eurent escaladé le plat bord, et ce ne fut pas l'invasion de la propreté en personne, à en juger du moins par l'apparence. Leur peau brune disparaissait presque complètement sous un épouvantable mélange de crasse et de graisse combinées. Il y avait deux mois qu'ils chassaient dans les montagnes sans avoir eu l'occasion de se débarbouiller. Du reste, disons que les indigènes des côtes sont les seuls qui connaissent le savon, et dans les autres parties du pays, plus d'un individu s'en va chasser dans les terres du Grand-Esprit sans avoir infligé à la créature de Dieu la plus minime ablution.

« C'était pourtant une visite de cérémonie et d'amitié que faisaient ces Esquimaux, car quelques-uns des plus âgés avaient connu le capitaine Tyson, lors d'un premier hivernage dans le golfe.

« Plusieurs des femmes portaient leurs enfants sur le dos dans des hottes. Les cris de ces marmots, les hurlements des chiens dans les bateaux, le bavardage ininterrompu des hommes et des femmes, tout cela faisait un infernal sabbat, aussi difficile à imaginer qu'impossible à dépeindre. Pour se débarrasser d'eux, on offrit à chacun des membres de la société un verre de grog, et tous partirent enchantés.

« Pendant les premiers hivernages dans le golfe,

les marins trouvant les noms des indigènes trop durs à prononcer, s'étaient amusés à leur donner leurs propres noms. Un des visiteurs qui avait avec lui sa femme et ses deux enfants, portait précisément le nom du capitaine Tyson, qui lui avait témoigné jadis quelque affection. Cette famille resta avec la *Florence* jusqu'à son retour aux Etats-Unis.

« Le 1er octobre, le navire quitta Niantilie, chargé presque à fleur d'eau par le supplément d'Esquimaux et par leurs bagages. Le vent ne tarda pas à souffler en tempête. Il fallut faire descendre les indigènes; quelques-uns s'installèrent tranquillement dans le carré des officiers, et une vieille femme, notamment, prit possession, sans autre forme de procès, du propre lit du capitaine, d'où l'on eut mille peines à la faire sortir.

« Après une courte relâche aux îles Kickerton, on atteignit, le 7 octobre, le port du mont Annanitook où l'on prit des dispositions pour hiverner. Plusieurs familles d'Esquimaux se joignirent à ceux déjà engagés, et de ce jour-là jusqu'au départ en juillet suivant, la cambuse de la *Florence* eut à nourrir de trente-cinq à quarante bouches indigènes.

« Un poste pour guetter les baleines fut établi sur la petite île derrière laquelle s'abritait la goélette. M. Sherman s'abrita dans une sorte de tente où on lui organisa des rayons, deux petites fenêtres et un poêle. Cette tente fut, lorsque la saison

s'avança un peu, recouverte de blocs de neige qui la protégeaient du froid. M. Kumlien vint rejoindre son confrère en science, et c'est ainsi qu'ils purent, sans dérangement et dans un confort relatif, se livrer à leurs travaux.

« Les Esquimaux étaient toute la journée à la chasse aux phoques. Les femmes, pendant ce temps, restaient oisives, car c'est une de leurs superstitions de croire que de toucher des peaux de rennes avant la formation des glaces attirerait les plus grands malheurs sur elles et sur les leurs.

« Vers la fin d'octobre, ils célébrèrent une grande cérémonie dite *Ankoote*, destinée à se concilier la protection des esprits et leur concours pour la pêche de la baleine. Le journal de la *Florence* est muet sur les détails de cette solennité, car la fête se passa à terre, loin des regards des blancs dont la présence eût tout gâté. La seule chose que l'on sache, c'est qu'une des principales cérémonies consiste en une colossale absorption de spiritueux. Il paraît que le brandy et le rhum de la *Florence* étaient d'une qualité bien particulière, car peu après on captura la la seule baleine qui fut prise pendant la campagne.

« Le 1er décembre, la glace était prise aussi loin que la vue pouvait s'étendre. Une agréable surprise attendait ce jour-là nos explorateurs. En ouvrant une caisse provenant du département de l'intérieur à Washington, on reconnut qu'elle était envoyée par le colonel Lupton, un vieil ami du capitaine Hall. Elle renfermait un portrait encadré de l'illustre

explorateur et un petit pavillon qui avait déjà fait les expéditions de Hayes, de Kane et du capitaine Hall lui-même. Inutile de dire avec quel soin cette précieuse relique est encore aujourd'hui conservée.

« Dans le courant de février, la petite colonie indigène s'accrut d'un nouveau-né. (Dans l'expédition du *Polaris*, un évènement semblable avait eu lieu pendant l'hivernage.) Pendant la période d'accouchement, la femme esquimaue est reléguée dans une petite hutte de neige que l'on construit exprès, et y reste soigneusement confinée à régler dans une solitude absolue son compte avec la nature. Elle ne revient dans sa famille que lorsqu'elle a lavé et emmaillotté son rejeton. L'infanticide est pratiqué sur une grande échelle, mais rarement aux dépens du sexe masculin. Les choses en sont venues à tel point que les femmes sont en nombre tout à fait insuffisant dans certaines tribus de l'ouest, et que les hommes sont obligés d'aller chercher des épouses dans d'autres tribus.

« Le mois de mars fut remarquablement froid, mais le ciel resta clair et pur. Le jour le plus froid fut le 21 janvier où le thermomètre tomba à — 52° Fahreinhet. La plus longue période de froid dura du 5 au 13 mars, sans que le thermomètre remontât au dessus de — 40°. Vers la fin du mois, la température se releva un peu, et les Esquimaux déterminèrent leurs cantons pour la chasse aux jeunes phoques, chacun s'attribuant un espace de plusieurs milles d'étendue.

« Ces phoques, qui constituent leur principale nourriture pendant l'hiver, sont d'une espèce que les indigènes nomment *netzick*, et sont beaucoup plus timides que ceux de l'espèce ordinaire nommée *kiotick*. Les kioticks laissent leurs petits sur la glace et se réunissent en bande de milliers et de milliers, si bien que l'œil ne découvre qu'une masse noire aussi loin que s'étend la vue. Le netzick, au contraire, est plus méfiant, et cache ses petits sous la glace ou entre la neige et la glace. Le creusement de cette sorte de terrier, qui a généralement quinze pieds de long sur six de large, est assez curieux. C'est par dessous que l'animal commence son travail, et il ne se ménage qu'une seule entrée communiquant avec la mer. Comme il y a en dessus une couche de neige de plusieurs pieds, on ne peut les chasser sans chiens. La fourrure des jeunes est réellement précieuse.

« Les Esquimaux croient à l'existence d'un Être suprême et à un lieu d'expiation dans un autre monde. A la mort d'un des leurs, lorsque c'est un homme, ils placent à ses côtés tous ses ustensiles de chasse dont ils supposent qu'il peut avoir besoin en route. Ils ont, du reste, un respect très limité pour les morts, et ils aidèrent sans difficulté M. Kumlien à fouiller dans des tombes où il se procura des échantillons qu'il n'eût certes pu obtenir autrement. Les matelots, moins libres-penseurs, étaient loin d'approuver ces recherches sacrilèges, et ce n'est qu'en cachette que l'on put introduire à bord de la *Florence* le

produit des fouilles. La collection fait maintenant partie du musée de l'Institut smithsonien.

« Presque chaque nuit, dans ces parages, est marquée par une aurore boréale, mais il n'y en eut pas de particulièrement remarquables. Les couronnes, les parhélies et toute la série des phénomènes célestes des mers boréales furent aussi observées.

« A la fin de mars, la petite colonie fut égayée par le mariage d'une des beautés du lieu avec un jeune Esquimau du sud. Le lendemain de la cérémonie, l'heureux couple partit non pour un voyage de noce, mais pour une chasse aux phoques. Leur équipage consistait en un vieux traîneau attelé de trois bons chiens quelque peu fourbus. Ils emportaient des peaux de rennes pour leur couche nuptiale, du poisson sec et de la viande de phoque. Pour compléter le repas de noces, ils avaient joint à ces provisions un peu de thé et de mélasse généreusement offerts par la cambuse de la *Florence*.

« De temps à autre, quand la chasse avait été exceptionnellement heureuse, officiers et savants se régalaient d'un foie de phoque femelle, ce qui est, paraît-il, le *nec plus ultra* de la gastronomie polaire.

« Un des indigènes, nommé Churi, était fort intelligent. Il raconta aux blancs beaucoup de légendes et de traditions. Voici, par exemple, l'origine des chiens :

« Les premiers Esquimaux sentirent le besoin absolu d'un animal qui pût les traîner dans leurs

expéditions de chasse, et se mirent à importuner le Grand-Esprit de leurs demandes. Ils firent alors un grossier harnais en peau de phoque, et ils le placèrent loin, bien loin dans le nord, près de grandes roches blanches, après quoi ils rentrèrent chez eux. Quelques jours après, un magnifique attelage de chiens, complètement équipé, fit son apparition.

« Il paraît que les rigueurs du climat ne glacent pas les passions, et n'empêchent nullement les infortunes conjugales. Le 1er avril, un Esquimau de Katernuna arriva à la petite colonie en quête de sa femme, qui avait, paraît-il, pris la clef des champs. On la trouva sans difficulté, mais elle se refusa péremptoirement à reconnaître l'autorité conjugale, et l'infortuné mari dut s'en retourner sans elle.

« Une des particularités observées dans la région du golfe, c'est qu'il s'y trouve des points où l'eau ne se congèle pas entièrement, même dans les hivers les plus rigoureux. Aux heures de marée, les massifs de glace qui entouraient la petite *Florence* ne se déplaçaient pas moins de 24 pieds. Aux grandes marées, les craquements de la glace, le battement de l'eau, le mugissement du remous, le fracas des glaçons qui perdaient leur équilibre au contact du rivage, remplissaient le spectateur d'un sentiment de terrible mais majestueuse admiration.

« Dans ces espaces ouverts, on trouve pendant tout l'hiver des phoques en grand nombre. Aussi les chasseurs les recherchaient-ils de préférence ;

mais cette chasse n'est pas sans danger, car souvent la violence de la marée entraîne au large de grands espaces de glace, et malheur aux infortunés qui s'y trouvent !

« Le 5 avril, un petit oiseau tout blanc fit son apparition.

« L'humidité de l'air avait, en se congelant, produit les effets les plus curieux. Les mâts, les agrès et les cordages étaient couverts de glace, et, pour nous servir de la poétique expression du capitaine américain, donnaient à la *Florence* l'aspect d'une fiancée dans ses atours nuptiaux.

« Pendant ce temps, l'inaction et la bonne nourriture exerçaient leurs effets sur l'équipage, et le capitaine constata avec une sorte d'admiration que le garçon de salle, jeune homme de 18 ans, pesait 170 livres au mois d'avril. Il est vrai que ses fonctions consistaient à aller à terre tous les jours chercher la viande de phoque dans un petit traîneau ; sa figure rose lui avait concilié les petits soins des brunes beautés de la colonie qui mettaient de côté, à son intention, les morceaux de choix.

« Vers le milieu d'avril, le temps devint chaud, et l'on put se distraire par de longues parties de balles sur la glace.

« Voici ce que dit le capitaine Tyson sur le lac Kennedy, large étendue d'eau douce qui se trouvait à l'ouest de l'hivernage de la *Florence*. Sa situation est par 66° de latitude nord et 73° de longitude ouest, mais n'a pu être très exactement déterminée ;

car on n'a pas entendu dire que des blancs l'aient visité avant 1876. Les indigènes parlent souvent de ce grand lac, de son étendue, de la richesse de sa chasse et de sa pêche.

« On y trouve des phoques. Chaque printemps, les Esquimaux s'y rendent pour chasser le renne, dont ils tuent une grande quantité, car le lac est situé au milieu d'une vaste plaine, sans arbres et sans pierres, où pousse un épais gazon qui attire d'immenses troupeaux de ces animaux. Il y a aussi d'innombrables bandes d'oiseaux, parmi lesquels plusieurs espèces d'oies dont les femmes détruisent les petits en grand nombre pour en faire des espèces de tourteaux destinés à la nourriture des chiens.

« Le terrain des environs est noirâtre et renferme de nombreux fossiles. Il est même possible qu'il y ait là une exploitation lucrative à entreprendre. M. Kumlien seul eut assez d'énergie pour aller à plusieurs reprises avec les Esquimaux en expédition de chasse.

« Les naturels sont presque toujours en voyage, dans les montagnes à la chasse aux cerfs, sur les glaces à la recherche des phoques ou des ours ; ils sont légers, forts, bien musclés, et ont surtout un pouvoir de résistance bien supérieur à celui des hommes blancs. Ils dorment sans façon sur la glace et mangent sans dégoût la première chose venue. Néanmoins les blancs peuvent s'accoutumer à ce genre de vie, témoin le capitaine Hall dont le plan de colonisation entrait aussi dans les motifs

qui avaient déterminé le voyage de la *Florence.*

« Un curieux exemple de l'adresse naturelle et du courage des indigènes : le petit garçon de l'Esquimau Tyson, bien qu'à peine âgé de cinq ans, captura six jeunes phoques pendant le séjour de la *Florence* à Annanitook, et l'on dit qu'il avait remporté un pareil succès l'année précédente. Outre son habileté cynégétique, il possédait de petits talents de société se rattachant en quelque sorte à la civilisation : il fumait notamment, il chiquait et vidait un boujaron de rhum avec la désinvolture d'un vieux matelot. Il est vrai que les jeunes filles ne lui cédaient en rien, et le bon capitaine traite d'hommes sans foi ni loi les baleiniers qui leur avaient donné ces habitudes.

« Le temps resta beau pendant tout le mois d'avril. Le capitaine Tyson s'enthousiasme et déclare qu'il n'y a pas de climat au monde plus ravissant que celui des régions polaires pendant les mois d'avril, mai et juin. Son journal prend une tournure poétique quand il en parle :

« 13 *avril.* — La beauté du paysage, dit-il, la splendeur du soleil qui répand ses rayons étincelants sur les montagnes, les vallées et les glaçons couverts de neige, les petits nuages parcourant paresseusement le bleu sombre de la voûte céleste, tout cela fait un ensemble d'une merveilleuse beauté et d'une indescriptible magnificence.

« 14 *avril.* — Encore un jour parfait. Le soleil a un éclat argentin tout particulier et ressemble à

un miroir bruni dont aucun nuage ne menace d'obscurcir l'éclat. »

« La vue de plusieurs hommes de l'équipage fut bientôt affectée par l'éclat des rayons solaires et la réflexion de la neige et de la glace. Par un regrettable oubli, il n'y avait pas de lunettes dans l'approvisionnement de la *Florence.* On fut donc obligé de recourir aux lunettes de bois, percées d'une étroite fente et attachées derrière la tête, lunettes que fabriquent les Esquimaux. On s'en trouva fort bien.

« Les aurores furent nombreuses pendant le printemps. Celle du 14 avril présenta cette particularité, que son siége était au-dessus d'espaces dans l'ouest de la goélette.

« Les Esquimaux ont une singulière manière d'évaluer les distances. *Cône-took* signifie une petite distance, quelques milles par exemple, ou une centaine de mètres. *Conings-twadle* signifie une distance qui ne pourrait guère être parcourue qu'à l'aide de la vapeur et de la voile; enfin, *weser-pook* représente une distance telle qu'on n'a jamais entendu dire qu'elle ait été parcourue par quelqu'un.

« Le 13 avril, la nuit avait à peu près disparu. A minuit, on pouvait lire les gros caractères d'imprimerie, et huit jours plus tard l'impression ordinaire.

« L'ordre des préséances aux repas était aussi rigidement déterminé à bord de la *Florence* qu'aux plus officiels des dîners diplomatiques. Les blancs mangeaient les premiers et prenaient le meilleur.

Les Esquimaux du sexe masculin faisaient ensuite leur choix; les femmes prenaient le reste.

« Le 6 mai, M. Shermann obtint une belle observation du passage de Mercure. Le temps était légèrement brumeux, mais pas assez pour obscurcir le ciel.

« Le 10 fut signalé par la pluie, la première observée dans ces régions depuis dix-sept ans. L'eau pénétrait de toutes parts dans le bâtiment. L'équipage en fut fort incommodé.

« A la fin du mois, de petites touffes de gazon apparurent sur le rivage et quelques fleurs s'épanouirent sur les points exposés au midi. Les mouches firent leur apparition en abondance, et étaient tout aussi désagréables que leurs congénères des régions tempérées. La glace se brisait rapidement, on distinguait au nord et à l'ouest des étendues d'eau de plusieurs milles de surface ; mais le passage au sud était toujours bloqué par une barrière de glace immobile s'étendant d'une rive à l'autre du golfe. M. Shermann se rendait quotidiennement à terre pour ses observations, au risque d'un bain intempestif. Les indigènes hommes venaient régulièrement chercher leur provende à bord, mais les femmes et les enfants ne s'y aventuraient pas.

« Le 17 juin, la *Florence* mit à la voile, et, depuis ce jour jusqu'aux îles Kickerton qu'on atteignit le 13 juillet, le bâtiment et son équipage furent exposés à tous les dangers de la navigation polaire. Plus d'une fois il fallut s'amarrer derrière quelque île

protectrice ou quelque banquise de dimension suffisante pour servir d'abri. Ce ne fut que grâce à l'habileté du capitaine, à l'énergie de l'équipage et à la protection céleste que fut dû le salut de tout le monde.

« Le 21 juin, notamment, le spectacle fut épouvantable. La *Florence* était à l'ancre. En dehors de l'abri, les glaçons, sous l'impulsion du vent et de la marée, se précipitaient vers le sud avec une effroyable rapidité. Les gros montaient sur les petits et les réduisaient en atomes, le fracas des glaces qui se brisaient ne pouvait dominer les hurlements du vent dans les anfractuosités des banquises ; une tourmente de neige régnait au milieu de cela. Ce fut une de ces scènes que l'on n'oublie point. Et pendant ce temps-là, les deux savants étaient tranquillement à l'œuvre, soit à bord, soit sur la glace, soit à terre.

« Aux îles Kickerton, on embarqua quinze Esquimaux qui s'engagèrent pour une durée illimitée ; on prit avec eux 28 chiens, plusieurs traîneaux et leur petit bagage. La *Florence* appareilla le 17 juillet et arriva à Disco le 31 du même mois, après une traversée des plus pénibles et des plus dangereuses.

« Les Esquimaux renfermés dans la cale du bâtiment n'étaient pas à leur aise. Ils célébrèrent un nouvel ankooté pour avoir meilleur temps. A leur grande satisfaction, il y eut le lendemain une amélioration marquée. Les pauvres chiens souffrirent

aussi beaucoup, et deux d'entre eux moururent. Il fallut les débarquer sur une petite île où une bonne nourriture les rétablit bientôt.

« A Disco, une fausse nouvelle avait été donnée par un bâtiment écossais. Il avait raconté qu'une épidémie terrible régnait parmi les naturels de la grande terre où la *Florence* avait hiverné. Aussi personne ne fut-il autorisé à débarquer en ville jusqu'au 13 août, époque à laquelle le gouverneur, revenu d'une tournée sur la côte, releva l'interdiction.

« Le capitaine Tyson et les deux savants firent plusieurs visites aux montagnes Bleues pendant ce retard forcé, et recueillirent de précieux échantillons de fer météorique qui s'y rencontre en grande quantité. Quand les communications avec la terre furent établies, le gouverneur fut plein de gracieuseté, et procura à la *Florence* toutes les provisions dont elle avait besoin.

« Le 22 août, le capitaine Tyson renonça à l'espoir de voir arriver la grande expédition et, conformément à ses instructions, embarqua les Esquimaux, les chiens et le matériel préparé pendant l'hiver, puis il retourna à la grande terre, près de Nantilie, qu'on atteignit le 30 août.

« On congédia les Esquimaux en les payant libéralement, et on leur donna tous les menus objets et les vivres dont on pouvait disposer. Ces braves gens manifestèrent autant de regret que les blancs du retard de l'expédition et promirent d'être prêts

pour s'y joindre dans l'été suivant, si on faisait appel à eux.

« Quittant Nantilie le 12 septembre, la *Florence* atteignit Saint-Jean de Terre-Neuve le 26 ; elle y fit les réparations que son hivernage et le mauvais temps avaient rendues nécessaires.

« Le 12 octobre, elle repartit et rencontra des temps épouvantables qui la firent supposer perdue par ceux qui s'y intéressaient. Après avoir touché à Province-town, Massachussets, pour faire des vivres, elle mouillait dans le port de New-London le 30, après une absence de quinze mois.

« Sa mission était finie, et les promoteurs avaient lieu de s'en applaudir, puisque la possibilité de la colonisation arctique était démontrée, tant au point de vue de la pratique que des profits à en tirer.

« Il est vrai que les résultats directs qu'aurait produits pour la science l'accomplissement total de l'entreprise n'ont pas été atteints, les subsides promis au capitaine Howgate ne lui ayant pas été accordés. Mais les projets Weyprecht et Howgate, cela se trouve démontré, ne sont pas des projets en l'air, et, en fût-il ainsi, rien n'empêcherait de les reprendre. Nous sommes de ceux qui pensent que les hommes ne manquent jamais quand il s'agit de fouiller l'inconnu, et que le pôle, non moins que l'intérieur des continents, trouvera toujours pour soulever le voile qui le recouvre encore des âmes généreuses et ardentes associées à d'énergiques volontés. »

Comme les récits qui précèdent ont pu en convaincre nos lecteurs, de grands efforts ont été faits récemment dans le but de se rapprocher de ce mystérieux coin du globe qu'on appelle le Pôle Nord; de plus grands efforts restent encore à faire pour l'atteindre.

Nous exprimons, pour terminer ce modeste livre, le vif regret que nous avons de voir si peu de noms français mêlés à ces expéditions aventureuses et nous nous associons chaleureusement aux généreuses paroles suivantes prononcées par M. V.-A. Malte-Brun dans une réunion de la Société de géographie de France :

« Nous ne saurions rester indifférents à de si « généreux efforts, et nous formerons le vœu de « voir un jour notre pays prendre à ces conquêtes « scientifiques la part à laquelle il a droit. Notre « marine ne compte-t-elle pas des officiers de tous « grades qui, par leur savoir, leur habileté, leur « courage, sauraient aussi porter au milieu des « glaces polaires notre pavillon? Je n'en veux pour « témoignage que le souvenir que nous gardons « tous de l'amiral Dumont d'Urville, affrontant l'un « des premiers les glaces du pôle sud; du capitaine « Jules de Blosseville, disparaissant avec la *Lilloise* « au milieu d'une tourmente sur les côtes du « Groënland oriental; du lieutenant René Bellot, « payant de sa vie son dévouement à son devoir, « dans une expédition à la recherche de Franklin.

« Espérons que l'agitation produite en France

par Gustave Lambert [1], qui sut gagner l'opinion publique à son projet, ne sera pas perdue, et qu'un jour la *France aura aussi son expédition au* POLE NORD. »

[1] On sait que l'infortuné Gustave Lambert a succombé sous e balle prussienne en défendant Paris et sa patrie dans le rc de Buzenval.

Imprimerie de CH. HÉRISSEY, à EVREUX.